le Voyage
Loys Guillon
Huchier
Henri Pille

LE VOYAGE

Paris. — Imprimerie PAIRAULT & Cie, 3, passage Nollet.

H P Rozier
92

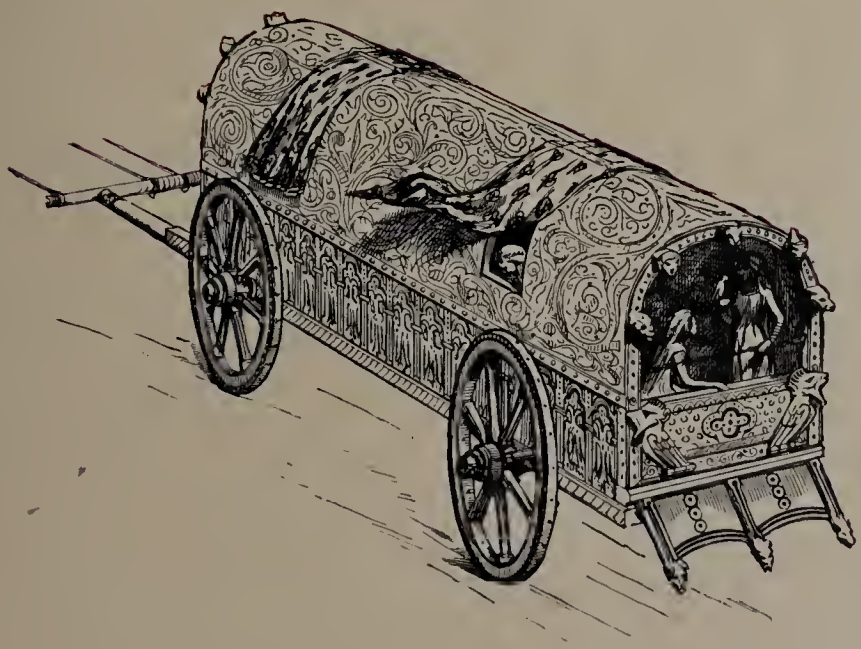
Louis VUITTON Fils

LE VOYAGE

Depuis les Temps les plus Reculés jusqu'à nos Jours

ILLUSTRÉ DE QUARANTE GRAVURES SUR BOIS
ET DE DEUX PORTRAITS A L'EAU-FORTE

PRÉFACE PAR ÉMILE GAUTIER



PARIS
E. DENTU, ÉDITEUR
LIBRAIRIE DE LA SOCIÉTÉ DES GENS DE LETTRES
3 & 5, PLACE DE VALOIS PALAIS-ROYAL

1894
Tous droits réservés.

PRÉFACE

Les spécialistes sont toujours extrêmement intéressants quand ils parlent — d'abondance — de leur spécialité.

Ceci a été vrai, et le restera, de tout temps.

Mais c'est surtout en une époque de fermentation tumultueusement encyclopédique comme la nôtre, où, tout le monde faisant de la polygraphie à tort et à travers, " l'écriture " perd fatalement en profondeur ce qu'elle gagne en surface, qu'on doit se féliciter de tomber, une fois par hasard, sur un monsieur sachant à fond ce qu'il dit

et connaissant par personnelle expérience le fin du fin de son sujet. Si, par dessus le marché, ce " professionnel " se double d'un artiste et se triple d'un philosophe, semblablement aptes, après avoir mis les choses au point, à en fixer l'esthétique et à en dégager le sens historique et la morale sociale, l'œuvre (quelle que soit la question traitée) prend *ipso facto* les proportions, le caractère et la physionomie d'une œuvre maîtresse.

Tel est justement le cas de M. Louis Vuitton fils, qui, dans le présent livre, dont il a bien voulu me confier le parrainage, s'est avisé d'entreprendre, par les petits côtés, l'histoire du voyage depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours.

Que ce fût là un thème absolument inédit, je me garderai bien de le prétendre. Les rats de bibliothèque ne manqueraient pas de m'objecter, non sans raison, qu'on en pourrait retrouver presque tous les éléments dans les archives vieilles ou jeunes, et aussi dans certains traités didactiques tels que les grands dictionnaires, si justement renommés

de MM. Viollet-le-Duc, Saglio, Daremberg, etc. Mais si ces éléments existaient, ils étaient épars ça et là, sans relation réciproque apparente, sans fil conducteur permettant de se reconnaître au sein de leur chaos. Il fallait les rechercher, les retrouver, les coordonner, en reconstituer la filiation, en exprimer le suc — toutes besognes que les profanes sont obligés de laisser aux dilettantes. C'est de ces besognes que M. Vuitton s'est chargé et qu'il a su accomplir — on va le voir — d'une façon aussi attrayante que suggestive, avec autant d'esprit que d'érudition.

C'est par les petits côtés — ai-je dit tout à l'heure — que M. Vuitton a pris l'histoire du voyage à travers les âges. Ce n'est là, bien entendu, qu'une manière de parler, une façon d'expliquer comment et pourquoi dans ce livre, dont j'ai bien volontiers accepté de faire les honneurs au grand public, il s'agit, non pas même des moyens de transport proprement dits et de leurs successives vicissitudes, mais tout simplement des coffres, bahuts, malles, valises et autres bagages généralement quelconques, dont, aux différentes époques et dans les différents pays, se

sont, dans leurs pérégrinations vagabondes, servis les voyageurs. M. Vuitton, du reste, était mieux placé que personne pour procéder, en parfaite connaissance de cause, à cette évocation comparative, puisqu'il est "huchier" — mais quel " huchier ! " — de son état. Ce qui lui valait déjà, dans une certaine mesure, titre, gage et caution.....

Mais la vérité est qu'il n'y a point de petits côtés et que les moindres détails peuvent avoir souvent, sans qu'il y paraisse, une capitale importance. Au demeurant, la réalité n'est-elle pas faite de détails, qui sont comme la trame de la vie des hommes et des choses?

Dis-moi comment tu voyages, et je te dirais qui tu es, d'où tu viens, quelles sont tes habitudes, tes traditions, ton humeur, quel est ton caractère et ton état d'âme !

Je mets au défi un quiconque, doué d'une pincée de bon sens, et rompu seulement un tantinet à l'art d'observer et de réfléchir, d'oser s'inscrire sérieusement en faux contre cet apophthegme. Le fait est, par exemple (pour ne pas multiplier les arguments),

qu'on reconnaît partout un Anglais, comme qui dirait à vue de nez, à la simple inspection de sa couverture et de son sac de nuit. C'est apparemment que, là comme ailleurs, le style, c'est l'homme. C'est même plus que l'individu : c'est la classe, la profession, la nationalité, la race, l'époque.

A ce compte-là, l'histoire des bagages se confond, au même titre que l'histoire du mobilier, du vêtement et de l'outillage, avec l'histoire des idées et des mœurs, c'est-à-dire, en quelque sorte, avec la psychologie.

Tout est dans tout, et l'on ne peut se défendre d'une certaine émotion en apprenant, de la bouche de M. Vuitton — lequel le tient, à ce qu'il paraît, de Diodore de Sicile en personne — que le traditionnel costume des Orientaux, uniformément adopté depuis des siècles, sauf de menues variantes, par des millions d'hommes de toute couleur et de tout poil, et qui répond si bien aux exigences du climat, procède tout bêtement d'une fantaisie de l'impératrice Sémiramis. Comme c'était une personne excessivement remuante et qui n'aimait pas à rester en

place, il lui avait fallu composer de toutes pièces un costume de voyage à la fois commode et coquet. La mode en dure encore — et promet d'en durer longtemps — de l'Indus au Nil et du Bosphore au golfe Persique, c'est-à-dire au pays de feu la reine de Saba.

Si la civilisation industrielle évolue tout entière entre le tombereau grossier, à roues pleines et sans siège, traîné par des bœufs, des Scythes et des Phéniciens, et ces palais ambulants à grande vitesse qui sont les wagons Pullmann, avec *sleeping-car* et *dining-car,* on peut dire également que presque tous les progrès, en fait d'art, de science et de confort, de l'ingéniosité humaine, pourraient tenir entre les fourreaux de peaux de bêtes, encore revêtues de leurs poils, où, pour courir le monde, nos pères les Gaulois enfermaient leur saint-frusquin rudimentaire, et les prodigieux « nécessaires » si élégants et si pratiques, justement signés Vuitton, où les modernes *globe-trotters* peuvent emporter tout (et même davantage) avec eux, aux antipodes.

Telle est l'impresssion qui jaillit de la

lecture de ce livre, portant la même signature, et dont le réalisme fin de siècle n'exclut pas je ne sais quel archaïque parfum de vieilles chroniques, voire même — pardonnez au préfacier cette insinuation un brin vaniteuse! — de " chroniques documentaires. "

ÉMILE GAUTIER
(du *Figaro*).

H. R. OZIER SC
1892

CHAPITRE PREMIER

—

Le Voyage aux temps primitifs

Le titre de ce modeste travail paraîtra bien un peu ambitieux à nos lecteurs, quand nous leur aurons appris que nous nous proposons de ne traiter que des bagages, coffres, bahuts, malles, etc., en un mot, des objets servant à voyager depuis les temps les plus anciens jusqu'à nos jours; à peine effleurerons-nous l'étude des moyens de transport qu'il nous est nécessaire, néanmoins, de ne pas négliger entièrement. L'histoire observée par ses petits côtés est aussi intéressante et nous croyons combler une lacune en examinant au point de vue technique, les différentes manières dont les hommes ont agi pour rendre leurs déplacements plus profitables pour eux ou plus commodes.

Les premières migrations sont, sans contredit, celles des Celtes, descendus originairement des

plateaux asiatiques du Caucase, où la science croit voir le berceau du genre humain. Combien d'années durèrent leurs voyages et leurs luttes avec la nature et la faune européennes, avant leur établissement dans telle ou telle contrée ? Ces questions sont de celles que l'érudition moderne est obligée de laisser sans réponse et qui peut-être ne seront jamais résolues.

Le plus lointain souvenir que nous puissions recueillir sur ce point remonte à 3450 ans en arrière de nous. On sait, en effet, d'après les bases de calcul fournies par Diodore de Sicile, Hérodote et d'autres historiens de l'antiquité, que vers l'année 1500 avant J.-C., les Celtes forcèrent par hordes immenses les gorges des Pyrénées, détruisirent ou refoulèrent dans la péninsule les populations ibériennes et fondèrent, au milieu d'elles, des colonies assez prospères et assez puissantes pour qu'une partie de l'Espagne ait gardé d'eux le nom de *Galice* et une autre celui de *Celte-Ibérie.*

Ne parlons que pour mémoire des Ligures, des Ombres ou Ambrons (c'est-à-dire les Courageux) qui s'abattirent sur le Midi, envahirent la péninsule italique et parvinrent à se maintenir dans la contrée qui forme la portion la plus avancée au midi de ce territoire et qui a gardé le nom d'*Ombrie.*

La manière de voyager de ces hordes ne variait point et l'on peut dire que, de nos jours, il est possible d'en avoir des échantillons certains, en obser-

vant les procédés des Indiens de l'Amérique du Nord. L'identité des coutumes a frappé un écrivain célèbre (Guizot, Civilisation en France, t. I) qui a comparé les principaux traits de la physionomie de ces peuples avec ceux que les voyageurs modernes ont signalés chez nos sauvages actuels et il s'est étonné de la ressemblance. Le moyen le plus commun de transporter les objets était de les faire porter par les femmes ou par les captifs, soit sur le dos ou l'épaule, soit sur la tête. Pour les ustensiles encombrants ou lourds, on les plaçait aux trois quarts de la longueur environ, sur deux perches dont les extrémités traînant à terre, étaient amarrées le plus solidement possible à l'aide de branches flexibles ou de roseaux, tandis que les deux autres extrémités, formant brancard, étaient fortement liées aux flancs d'un bœuf ou d'un cheval.

Les peuples du Groënland ont conservé cet us primitif. Les curieuses observations des capitaines Ross et Parry ne laissent aucun doute à cet égard.

Les objets précieux s'enveloppaient dans de larges feuilles ou, de préférence, dans des peaux d'animaux dont le poil était mis en dedans, pour amortir les chocs. Les ouvertures étaient closes à l'aide de longues épines ou de liens d'osier frais. Sur le revers d'une pièce de monnaie d'Epadsnact, chef gaël important, on voit un cheval ainsi attelé, traînant derrière lui une perche dont l'extrémité touche à terre et qui est chargée de trois ballots informes grossièrement attachés.

L'idée de la malle que nous prisons tant aujourd'hui hantait, sans doute, déjà nos pères ?

Les choses précieuses mais de petit volume, devaient, selon toute probabilité, être transportées sur la tête, dans des récipients de poterie d'argile séchée au soleil. Dans la très curieuse cité celtique de Limes, près Dieppe, si scrupuleusement décrite par MM. Féret et Monnayeur, on a trouvé des fragments de ces vases, ainsi que dans le tumulus de Fontenay-le-Marmion (Calvados).

En résumé, en ce qui concerne les migrations barbares, on est surtout réduit aux hypothèses, car les documents que nous avons pu recueillir sont bien pauvres et bien peu probants. Il est néanmoins acquis que l'homme cherchait déjà, dans ses déambulations continuelles, à emballer le mieux qu'il était en son pouvoir le maigre butin qu'il avait pu acquérir.

CHAPITRE II

—

Migrations des Peuples de l'Antiquité

Hébreux, Phéniciens, Carthaginois, etc.

HÉBREUX

La Bible nous donne de précieux renseignements sur le voyage et les instruments employés par le peuple hébreu, pendant la longue période qui s'étend de la création du monde à la naissance de Jésus-Christ. Assurément, le plus important véhicule, celui qui a laissé le plus de souvenirs chez tous les peuples ayant adopté pour point de départ religieux les croyances juives, est l'arche de Noé. La Genèse (chapitre VI, § 13, 14, 15 et 16) nous édifie sur sa construction :

§ 13. « Dieu dit à Noé : J'ai résolu de faire périr « tous les hommes. Ils ont rempli toute la terre « d'iniquités, et je les exterminerai avec la terre. »

§ 14. « Faites-vous une arche de pièces de bois

« aplanies. Vous y ferez de petites chambres, et « vous l'enduirez de bitume dedans et dehors.

§ 15. « Voici la forme que vous lui donnerez : sa « longueur sera de trois cents coudées ; sa largeur, « de cinquante et sa hauteur, de trente.

§ 16. « Vous ferez à l'arche une fenêtre. Le « comble qui la couvrira sera haut d'une coudée et « vous mettrez la porte de l'arche au côté : vous « ferez un étage tout en bas, un au milieu, et un « troisième. »

On est à peu près certain que l'arche a véritablement existé. En effet, on sait qu'à la rentrée des Hébreux dans leur pays, au retour d'Égypte, un grand nombre d'entre eux qui avaient manifesté une certaine incrédulité aux récits que Moïse leur faisait de leur origine, purent se convaincre *de visu* de l'existence de nombreux monuments, ouvrages de leurs ancêtres. Tels étaient les autels dressés par les patriarches, leurs tombeaux, les ruines de Sodome et de Gomorrhe et, à Joppé, les débris de l'arche.

C'est la Bible, elle-même, qui nous apprend ce détail ; d'un autre côté, l'historien Josèphe, dans ses *Antiquités*, dit avec Berose et Nicolas de Damas, non pas précisément que c'est à Joppé que l'arche fut construite, car alors ils se fussent trouvés en contradiction avec la Genèse, mais à Joppé qu'elle s'arrêta. De leur temps, assurent-ils, on montrait encore ses fragments aux voyageurs incrédules, et l'on employait, comme remède efficace en toute

chose, comme dictame universel, la poussière du goudron dont elle avait été enduite.

Ajoutons en terminant sur ce point que Joppé (en phénicien, HAUTEUR) ou Jaffo (en hébreu, BEAUTÉ) aujourd'hui l'antique Jaffa a été construite avant le déluge, du moins Pomponius Mela l'affirme-t-il:

Est Joppe ante diluvium condita.

Dans son origine, le peuple hébreu fut des plus nomades. L'ancien Testament nous enseigne, en effet, qu'Abram, qui plus tard devait s'appeler Abraham, par l'ordre de Dieu et être la souche de la race hébraïque, naquit à Ur, en Chaldée. Par ordre de son père, Tharé, il dut le suivre accompagné de Saraï (Sarah), sa femme, et de Lot, son neveu, pour aller à Haran, dans le pays de Chanaan. Après divers séjours à Béthel et à Haï, il passa en Égypte pour revenir s'établir entre ces deux dernières villes.

Nous ne suivrons pas Abraham dans ses divers voyages, nous constaterons seulement que sa manière de voyager ainsi que celle des pasteurs antiques, ses descendants, est absolument semblable à celle des tribus arabes contemporaines. Les bagages et ballots divers étaient roulés dans la toile des tentes, ou dans les peaux servant à les dresser et ensuite chargés à dos de mule, d'âne ou de chameau.

Dans un splendide tableau représentant le renvoi d'Agar par Abraham, Horace Vernet, dont on

connaît la scrupuleuse conscience artistique, nous a représenté au fond, à gauche de sa toile, la tente du roi-pasteur dressée et abritant Sarah. La femme d'Abraham, à demi couchée sur des coffres et sur des ballots recouverts d'épaisses étoffes, allaite Isaac en regardant l'émoi de sa rivale devant le geste de renvoi du maître qui, d'une main indique l'horizon du désert, tandis que de l'autre il repousse doucement Ismaël dans les bras de sa mère.

Les costumes d'Abraham, d'Agar et de Sarah sont les mêmes, à peu de différences près, que ceux des Arabes nomades d'aujourd'hui. A l'horizon, des chameaux chargés sont entourés de troupeaux.

Les pasteurs hébreux avaient l'habitude de s'établir dans des endroits, autant que possible frais et ombreux, à proximité d'un cours d'eau et recouverts d'herbe pour permettre le pâturage des troupeaux. Dès que les ressources de leur campement semblaient épuisées, ils pliaient leurs tentes et marchaient droit devant eux jusqu'à ce qu'ils eussent trouvé un nouveau lieu de halte présentant toutes les garanties de fertilité qu'ils exigeaient.

La civilisation des peuples qui entouraient les vastes plaines de Chanaan était, ainsi qne nous l'établirons plus loin dans le cours de cet ouvrage, infiniment plus avancée qu'en Judée. La Genèse nous apprend que les Égyptiens chez lesquels Joseph, fils de Jacob, avait su se créer une haute situation politique, connaissaient les chariots dès cette époque.

Chapitre XLV. § 16. — « Aussitôt il se répandit « un grand bruit dans toute la cour du roi ; et on « dit publiquement que les frères de Joseph étaient « venus. Pharaon s'en réjouit avec toute sa maison.

§ 17. « Et il dit à Joseph qu'il donnât cet ordre à « ses frères : chargez vos ânes de blé, retournez en « Chanaan.

§ 18. « Amenez de là votre père et toute votre « famille et venez me trouver : je vous donnerai « tous les biens de l'Égypte et vous serez nourris de « ce qu'il y a de meilleur dans cette terre.

§ 19. « Ordonnez leur aussi d'enmener de l'Égypte « des *chariots* traînés par des bœufs pour faire « venir leurs femmes avec leurs petits enfants et « dites leur : Amenez votre père, et hâtez-vous « de revenir le plus tôt que vous pourrez.

§ 21. « Les enfants d'Israël firent ce qui leur avait « été ordonné et Joseph leur fit donner des *cha-* « *riots*, selon l'ordre qu'il en avait reçu de Pharaon, « et des vivres pour le chemin. »

Et lors des funérailles de Jacob :

Chapitre L. § 22. — « Il y eut aussi des *chariots* et « des cavaliers qui le suivirent et il se trouva là « une grande multitude de personnes. »

Les Israëlites paraissent avoir emprunté aux Egyptiens leur manière de transporter les objets, car lors de leur fuite, l'Exode relate qu'ils chargèrent sur des chars leurs objets les plus précieux pour fuir Aménophis, le Pharaon qui les persécutait.

Un document dont l'authenticité est bien pré-

caire, le tableau de Murillo représentant « Moïse faisant sortir l'eau du rocher, » montre au dernier plan, à droite, une foule armée entourant des chariots et des chameaux chargés de ballots, de femmes et d'enfants.

Nous sommes arrivés au moment de la construction, par les Hébreux, de l'arche d'alliance, qui renferma les tables de la loi. L'Exode, que nous avons précédemment citée, nous fournit de précieux détails sur sa forme et sur les matières dont on se servit pour l'établir. Elle était en bois de sétim et avait deux coudées et demi de long, une coudée et demie de large et une coudée et demie de hauteur; elle était couverte d'or sans alliage au dedans et au dehors, et était surmontée d'une couronne du même métal qui régnait tout autour. Quatre anneaux d'or, deux de chaque côté, permettaient de passer deux bâtons de sétim incrustés de métaux précieux et qui servaient à la porter. Ces bâtons, sous peine de mort, ne pouvaient être retirés des anneaux que pour être remplacés. Quatre chérubins d'or se faisant face aux quatre extrémités du couvercle, les ailes réunies en avant d'eux et se rejoignant, complétaient la décoration supérieure.

L'industrie du voyage et les moyens de transport des objets se perfectionnèrent insensiblement jusqu'au règne de Salomon, fils de David, an 2970 de la création du monde, où la puissance israélite atteignit à son apogée. Les grands travaux effectués par ce prince pour la construction du Temple et de

son palais, contraignirent les Hébreux à s'adresser à Hiram, roi de Tyr, dont les sujets, riverains de la mer et propriétaires d'immenses forêts de cèdres, leur apportèrent un concours efficace pour le transport des matériaux nécessaires à l'édification d'un monument, dont la splendeur féerique était telle qu'elle lui valut d'être classé parmi les merveilles du monde.

Le cadre étroit que nous nous sommes imposé nous contraint à ne pas nous appesantir sur ce merveilleux édifice, nous n'avons à traiter que des moyens de transport qui furent employés par les gens de Tyr et les Juifs, pour amener leurs matériaux à pied d'œuvre.

Les routes, à cette époque, existaient peu ou point. Trente mille hommes, à raison de dix mille par mois, s'occupèrent à couper les cèdres et les sapins jugés nécessaires, sur les hauteurs du Liban. Soixante-dix mille manœuvres, entourant les fardeaux de cordes lorsqu'ils étaient impossibles à porter sur l'épaule, traînèrent les pièces de charpente et les pierres brutes jusqu'à l'emplacement de la construction, où les ouvriers d'Hiram les taillèrent suivant les règles de l'art. On ne se servit point de chariots, affirme la Bible, si ce n'est pour transporter les métaux et les pierres précieuses qu'on employa à foison pour la décoration intérieure. Salomon avait commencé à bâtir le Temple dans la quatrième année de son règne, au second mois de l'année (que les Macédo-

niens nommaient *arthemisius* et les Hébreux *ziô)*. La construction en dura sept ans.

Vers cette époque, le grand roi dota son armée de chariots pour transporter les bagages et équipa de nombreux chars de guerre, suivant la coutume de ses voisins. Il arma aussi une flotte à Asion-Gaber, près d'Elath, en Idumée, sur les bords de la mer Rouge et, l'ayant équipée de marins fournis par Hiram, son allié, il l'envoya à Ophir, où elle conquit quatre cent vingt talents d'or, qu'elle lui rapporta (soit trente millions de francs).

La fortune de Salomon était immense, si on la compare à l'étendue du royaume auquel il commandait. Il avait d'abord les énormes trésors amassés par son père, puis ceux dont il se faisait un revenu annuel qui s'élevait à six cent soixante-six talents d'or, sans compter les droits dont on frappait les marchandises, le tribut des gouverneurs, des princes et des rois de l'Arabie, ce qui faisait plus de cent millions de notre monnaie. Il eut, ensuite, une seconde flotte qui avait également Asion-Gaber comme port d'attache, et qui lui rapportait ces perles si estimées de l'antiquité, ces harpes et ces lyres indiennes auxquelles la Grèce devait emprunter leurs formes, ces dents d'éléphants qui fournissaient l'ivoire en telle profusion que tous les lambris de son palais en étaient incrustés ; des singes et des paons, animaux si rares que Salomon seul en possédait. Il avait enfin les dons que lui faisait volontairement le royaume et par-

ticulièrement la ville, dons si considérables de la part de cette dernière, que, d'une seule de ces offrandes, il se fit faire un char d'or sur lequel on lisait cette phrase, écrite tout en diamants :

« Je t'aime, ô ma chère Jérusalem ! »

Sa gloire se répandit si loin que la reine de Saba, qui régnait au fond de l'Arabie-Heureuse, et qui se croyait la plus riche et la plus puissante reine du monde, le voulut voir de ses yeux. Nos lecteurs nous sauront gré de leur relater ici ce voyage somptueux, où la pompe orientale éclate dans toute sa fastueuse magnificence.

Mahomet, le prophète arabe, fondateur de la religion musulmane, dans le chapitre du *Koran*, intitulé *la Fourmi*, écrit ceci :

« Une huppe arrive du royaume de Saba et « annonce à Salomon que Nicaulis, la reine du « Midi, a quitté ses États pour venir le visiter. « Alors, Salomon, dont l'anneau commande aux « génies, ordonne à l'un d'eux d'aller chercher à « Saba le trône de la reine, afin que la présence de « ce trône qui l'attend, lui soit une preuve que « rien n'est caché à celui à qui Dieu fit don de la « Sagesse. Lorsque la belle Nicaulis descend de « son éléphant et qu'elle est introduite dans le pa- « lais du roi, prenant pour de l'eau le pavé, qui est « de verre poli, elle découvre sa jambe et lève le « bas de sa robe de peur de se mouiller. »

Derrière l'éléphant de la reine venait une longue suite de serviteurs, conduisant des chameaux de Madian et des dromadaires d'Epha, tout chargés des offrandes destinées au prince que visitait sa royale sœur ; des parfums, des aromates, des pierres précieuses et cent vingt talents d'or (sept millions de francs).

La reine, qui croyait éblouir, fut éblouie et, quand elle eut monté avec Salomon les six marches qui, entre deux lionceaux d'or, conduisaient au trône magnifique d'où il rendait ses jugements, elle se prosterna à ses genoux en exaltant sa puissance.

Et quand Nicaulis s'en alla comblée à son tour des présents de celui qu'elle était venue pour enrichir ; quand partout, sur sa route, elle trouva le royaume heureux et florissant, elle s'étonnait, à chaque pas, d'une si profonde paix et d'une si grande prospérité ; « car, dit le troisième livre des Rois, Israël et « Juda vivaient sans nulle crainte, chacun sous son « figuier ou sous sa vigne, depuis Dan jusqu'à Ber- « sabée. »

Sur la fin de sa vie, Salomon établit en permanence une armée considérable :

§ 26. « Et Salomon rassembla un grand nombre « de chariots et de gens de cheval ; il eut mille « quatre cents chariots, douze mille hommes de « cavalerie et il les distribua dans les villes « fortes...

§ 29. « On lui amenait un attelage de quatre che-

« vaux d'Égypte pour six cents sicles d'argent, et « un cheval pour cent cinquante. Et tous les rois « des Hébreux et de Syrie lui vendaient aussi des « chevaux. » (Les Rois. Livre III, chapitre X.)

Le peuple hébreu, à dater de cette époque, demeura stationnaire dans ses manières de voyager, jusqu'à la chute de Jérusalem.

PHÉNICIENS

La Phénicie, nos lecteurs ne l'ignorent pas, était une contrée de l'Asie située sur les confins de la Syrie et de la Palestine. Elle était renfermée, au Nord et au Sud, entre les rivières Eleuthérus et Chorséus. A l'Est, s'étendaient les montagnes du Liban et à l'Ouest le littoral méditerranéen, tout déchiqueté de petits golfes, d'anses et de baies, incitait à la navigation. Cette côte, qui possédait des ports naturels très sûrs, fut rapidement mise en état et complétée, au point de vue maritime, par le peuple intelligent et apte au progrès qui habitait la Phénicie. D'un autre côté, le sol du pays étant relativement pauvre, il fallait, à tout prix, trouver des moyens d'existence au dehors. Les Phéniciens ne s'en firent point faute, puisqu'il est avéré que

dès le treizième siècle avant Jésus-Christ, ils visitaient déjà la Gaule et fondaient, sur les bords de la Méditerranée, des colonies qui devaient plus tard être prospères. Ils s'avancèrent au Nord-Ouest de l'Europe, jusqu'aux îles Cassitérides et certains historiens ont prétendu qu'ils poussèrent jusque dans la mer Baltique. Ils virent le rivage Ouest de l'Afrique, naviguèrent sur la mer Rouge où Salomon sollicita leur expérience, sur le golfe Persique et dans les mers de l'Inde. Leur plus puissante colonie fut Carthage, la rivale un instant triomphante de Rome sur la civilisation de laquelle nous reviendrons. Par leurs relations avec d'autres peuples, les Phéniciens répandirent les arts et les sciences et firent une foule de découvertes utiles : ils excellaient dans l'arithmétique, l'astronomie, l'arrimage des navires et la géographie. La construction des galères, suivant les règles de la nautique et l'art de se diriger le jour et la nuit sur mer leur sont dûs. Lorsque Josué se jeta sur la terre de Chanaan, les Phéniciens recueillirent beaucoup de Chananéens mais se maintinrent néanmoins en bonne amitié avec les Hébreux.

Les conquêtes des Babyloniens et des Perses ébranlèrent leur nation : Alexandre le Grand l'anéantit par la construction d'Alexandrie où affluèrent en masse les négociants de Tyr et de Sidon.

Les Phéniciens furent amenés rapidement par leurs besoins à perfectionnner les articles de voyage.

Chez eux on remarquait de grands coffres en bois de cèdre quelquefois assez délicatement sculptés au dehors, qui leur servaient à transporter les marchandises précieuses, les étoffes ou les pierres fines. Les ballots plus communs étaient confectionnés avec des peaux d'animaux, cousues ensemble, le poil en dedans. Les livres des Hébreux parlent souvent de leurs chars de guerre et de leurs chariots traînés par des bœufs, qu'on a tout lieu de croire leur avoir été empruntés par les Babyloniens, les Mèdes et les Perses. Les petits fardeaux étaient transportés sur une sorte de brancard composé de deux pièces de bois rondes, réunies à leur milieu par une plate-forme, sur laquelle on plaçait les objets à transporter.

Il n'est, du reste, guère possible de fixer l'époque de l'invention des chars; les peuples bibliques s'en servaient et le roi Salomon, ainsi que nous l'avons dit, en possédait une certaine quantité. Les premiers de ces véhicules aussi bien Phéniciens qu'Israélites, avaient la forme d'un tombereau monté sur deux roues. Les Phrygiens montèrent les leurs sur quatre; certains autres peuples, parmi lesquels nous citerons les Scytes, en adaptèrent jusqu'à six, mais ces voitures pouvaient être considérées comme de véritables maisons roulantes dans lesquelles se réfugiaient leurs femmes et leurs enfants.

Le char le mieux établi fut sans contredit celui des Égyptiens, qui l'inventèrent probablement eux-

mêmes. Il était excessivement léger, le bout de son timon était fixé à l'essieu et le col était attaché sur le devant par une courroie en cuir. Ce véhicule n'avait pas de siège, sa partie inférieure était composée de lanières et de cordes entrelacées de façon à éviter la secousse produite par les cahots qui étaient fréquents et durs, l'essieu ne se trouvant pas sous le centre de gravité du char mais bien à son extrémité postérieure. Ces chars étaient le plus souvent dépourvus de cochers, l'usage étant de conduire soi-même. Les Grecs, ainsi qu'on le verra plus loin, surent profiter des découvertes égyptiennes.

Les Babyloniens durent à leur voisinage avec la Phénicie et aux relations continuelles qu'ils entretenaient avec ce pays, leur prompte initiation aux manières policées qui étaient coutumières chez leurs voisins. Leur grande reine Sémiramis leur en donnait ouvertement l'exemple : n'était-elle pas née en Phénicie ?

La déesse Ceto, dont parle Pline, *colitur fabulosa Ceto*, et dont les historiens ont fait Derceto, était le nom que la tradition donnait à la mère inconnue de Sémiramis.

Diodore de Sicile raconte l'histoire de cette mère inconnue avec ce charme antique qui poétise la fable sans lui enlever sa sensualité.

« Il y a, dit-il, dans la Syrie, une ville nommée « Ascalon, dominant un lac grand et profond dans « lequel les poissons abondent et près duquel est

« un temple dédié à une célèbre déesse que les « Syriens appellent Derceto.

« Elle a le visage et la tête d'une femme ; tout le « reste est d'un poisson. Les savants de la nation « disent que Vénus ayant été offensée par Derceto, « lui inspira pour un jeune sacrificateur une de ces « passions comme elle en inspirait à Phèdre et à « Sapho. Derceto eut de lui une fille ; elle conçut « de sa faute une si grande honte qu'elle fit dispa- « raître le jeune homme, exposa l'enfant dans un « lieu désert et plein de rochers, et se jeta elle- « même dans le lac où son corps fut métamorphosé « en sirène.

« Cependant la petite fille fut sauvée et nourrie « par des colombes qui venaient en grand nombre « faire leurs nids dans les rochers où elle avait été « exposée.

« Un berger la recueillit et l'éleva avec autant « d'amour que si elle eût été son enfant et la « nomma *Sémiramis*, c'est-à-dire *la fille des « colombes.* »

C'est sans doute à ses gracieuses mères ailées que la fière Sémiramis, cette épouse et cette meurtrière de Ninus, qui fortifia Babylone et qui suspendit à son faîte ces magnifiques jardins qui faisaient l'admiration du monde antique, dut son goût immodéré pour les voyages. Diodore de Sicile nous raconte la pompe de ses équipages, suivant l'éléphant qui portait le palanquin décoré d'étoffes brodées d'or et enrichies de pierres précieuses, dans

lequel elle cachait sa beauté aux profanes. Arrivée au comble de la puissance, ayant soumis l'Arabie d'Égypte, une partie de l'Éthiopie, de la Lybie et toute l'Asie jusqu'à l'Indus, il lui avait fallu inventer, pour ses voyages, un costume à la fois commode et élégant, avec lequel on pût, non seulement accomplir les actes ordinaires de la vie, mais encore monter à cheval et combattre. Ce costume qui fut adopté par tous les peuples qu'elle conquit, est resté l'habillement des Orientaux jusqu'à aujourd'hui.

« Elle était si belle, dit Valère Maxime, qu'un « jour une sédition ayant éclaté dans sa capitale, « au moment où elle était à sa toilette, elle n'eut « qu'à se montrer, demi-nue et les cheveux épars, « pour que tout aussitôt rentrât dans l'ordre. »

CARTHAGINOIS

C'est à Carthage, la colonie phénicienne puissante, que nous allons suivre le voyage et ses instruments déjà assez perfectionnés par les grands importateurs de Tyr et de Sidon.

Carthage, comme toute ville importante, a deux origines, l'origine historique et l'origine fabuleuse. Nous ne relaterons, en son lieu, cette dernière que

parce que la fondatrice de la ville se servit du cuir d'un de ses ballots pour en délimiter le territoire.

L'origine des archéologues, c'est-à-dire la vraie, est obscure, incertaine, perdue dans cette nuit des temps où la science n'apparaît jamais qu'à l'état d'aurore boréale.

La Carthage des historiens fut fondée 1059 ans avant J.-C. par une colonie tyrienne chassée de son pays. Elle reçut le nom phénicien de *Kartha-Haddad* ou *ville neuve*. Plus tard, les Grecs, quand ils la connurent l'appelèrent *Karchedon* et les Romains *Carthago*.

Le *delenda Carthago* du vieux Caton est devenu un axiome politique.

Mais à côté de ce premier jalon reconnu, de cette première pierre posée, rien sur Carthage, que ce qu'en disent le grec Hérodote et le sicilien Diodore.

La Carthage de Didon est resplendissante de lumière.

Didon, fille de Bélus, roi de Tyr, devait, après la mort de son père, régner conjointement avec son frère Pygmalion; Pygmalion s'empare du trône, confisque à son profit l'autorité souveraine, poignarde Sichée, mari de sa sœur qui, en sa qualité de grand prêtre d'Hercule, possède d'immenses richesses. Mais Didon prend les devants, charge les trésors du défunt sur un vaisseau, s'y réfugie, accompagnée de quelques grands du royaume et d'une troupe de soldats qui lui est demeurée fidèle, touche à Chypre, remet à la voile, se dirige vers

l'Afrique, prend terre à Utique, colonie tyrienne, y est accueillie comme une sœur et comme une reine à la fois par les habitants. Elle achète d'eux, sur l'endroit de la plage qui lui conviendra le mieux, tout l'espace que pourra entourer le cuir d'un taureau.

Le marché conclu, Didon se fait présenter les plus forts et les plus grands animaux qu'on lui peut amener. N'en trouvant pas à sa convenance, car ceux qu'on lui offre sont d'une race petite et malingre, elle avise le cuir d'un grand bœuf dans lequel ont été enveloppés, pendant son voyage, les instruments à réparer les galères. Elle le fait étendre sur le sol, découper en lanières minces et étroites, aussi déliées que possible et décrit, par ce stratagème, moitié au bord du lac, moitié sur le rivage de la mer, une circonférence spacieuse qui devient le berceau de la nouvelle ville de *Kartha-Haddad.*

Malheureusement, il y a deux cents ans de différence entre la fondation des archéologues et celle de Virgile. La première remonte à 1052 ans av. J.-C. et celle de Virgile date de 822 seulement.

Appien trouve le moyen de donner raison à tout le monde, car il prétend que Didon trouva Carthage toute bâtie et ne fit que donner un nouvel éclat à la ville en y ajoutant un quartier nouveau qui prit le nom de Byrsa.

Or, Byrsa, en grec, veut dire cuir; la tradition

du taureau racontée par Virgile dans ces deux vers était donc réelle :

> Mercatique solum facti de nomine Byrsam
> Taurino quantum possent circumdare tergo.

Carthage avança à pas de géant dans la civilisation. Composée d'un peuple de négociants, elle prit et perfectionna les procédés de la mère-patrie en se les appropriant. En l'an premier de la république romaine, elle passa avec cette dernière un traité de commerce, qu'on retrouve tout entier dans Polybe.

La nouvelle ville était déjà une rude exploratrice : Hannon partit avec soixante vaisseaux et trente mille colons pour bâtir des villes tout le long du littoral de l'Afrique, depuis les Colonnes d'Hercule jusqu'à Cerné, qui est elle-même aussi éloignée des Colonnes d'Hercule que ces dernières l'étaient de Carthage. Ce document nous indiquerait que le voyage d'Hannon s'est étendu jusqu'au cap Blanc et peut-être même jusqu'au Sénégal.

En même temps que celle d'Hannon, une autre expédition partit. Elle était commandée par Imiléon, son frère. Aux Colonnes d'Hercule, les deux flottes se séparèrent, et tandis qu'Hannon s'avançait vers le Midi, Imiléon s'aventurait vers le Nord, visitant les côtes de l'Espagne et de la Gaule, reconnaissait la Manche et arrivait aux îles Cassitérides, les Sorlingues modernes, situées au sud-ouest de l'Angleterre.

Dix ans après le voyage d'Imiléon, les Carthaginois avaient une flotte dans la Baltique. Ces intrépides marchands allaient demander de l'ambre aux rivages de la Suède et de la Scandinavie, celui de la Sicile ne leur paraissant ni assez beau ni assez abondant.

Les Carthaginois, peuple efféminé, sur la fin de leur existence, imaginèrent les moyens les plus doux qu'il leur fut possible de trouver pour éviter la fatigue dans leurs déplacements. Les éléphants qu'ils faisaient venir de la Numidie et de l'Égypte portaient, solidement fixés sur leur dos, des palanquins somptueux, capitonnés avec soin de fine laine de brebis et décorés avec la plus grande magnificence. Les bourgeois voyageaient à dos de chameau sur de larges selles à peu près semblables à celles dont on se sert aujourd'hui. Quand on décidait d'effectuer une courte absence, on partait généralement à cheval, suivi d'une troupe d'esclaves portant, qui sur l'épaule, qui sur la tête, les ballots de bagages et courant pour suivre le trot de l'animal.

Les Carthaginois faisaient, comme les Phéniciens, usage de la litière. Gustave Flaubert, dans sa curieuse reconstitution punique « *Salammbô* », décrit ainsi celle du suffète Hannon .

« Un soir, à l'heure du souper, on entendit des « sons sourds et fêlés qui se rapprochaient, et au « loin, quelque chose de rouge apparut dans les « ondulations du terrain.

« C'était une grande litière de pourpre, ornée « aux angles par des bouquets de plumes d'autru- « che. Des chaînes de cristal, avec des guirlandes « de perles, battaient sur sa tenture fermée. Des « chameaux la suivaient en faisant sonner la grosse « cloche suspendue à leur poitrail.

« La litière s'avançait sur les épaules de douze « nègres qui marchaient d'accord à petits pas ra- « pides.....

« Mais les courtines de pourpre se relevèrent et « l'on découvrit, sur un large oreiller, une tête « tout impassible et boursouflée, le reste du corps « disparaissait sous les toisons qui emplissaient la « litière. »

On a tout lieu de supposer que les Carthaginois connaissaient les coffres de voyage, bien que nous n'en ayions aucune preuve. Il est certain que les Phéniciens s'en servaient usuellement avant et depuis la fondation de Carthage; il est donc impossible que le peuple punique n'ait pas suivi l'exemple de la mère-patrie.

CHAPITRE III

Le Voyage chez les Grecs

En Grèce, le voyage ne devint usuel, soit au point de vue politique, soit au point de vue particulier, qu'à l'époque des grands envahissements médiques ou persans. Jusque-là, les petites bourgades qu'on appelait Athènes, Sparte ou Corinthe, ambitionnaient fort peu, pour leurs roitelets, les honneurs des relations d'outre-mer.

A l'époque homérique, les rares instruments de voyage qui existaient étaient fabriqués en hêtre massif, assez habilement assemblé. On renfermait dans ces bahuts les habits, les provisions de bouche ou les objets que l'on désirait conserver. On y ajouta, mais bien plus tard, des plaques de fer aux jointures, aux coins et sur le couvercle, lorsque l'on désirait y renfermer des bijoux ou des objets précieux. On finit par les faire en bronze massif

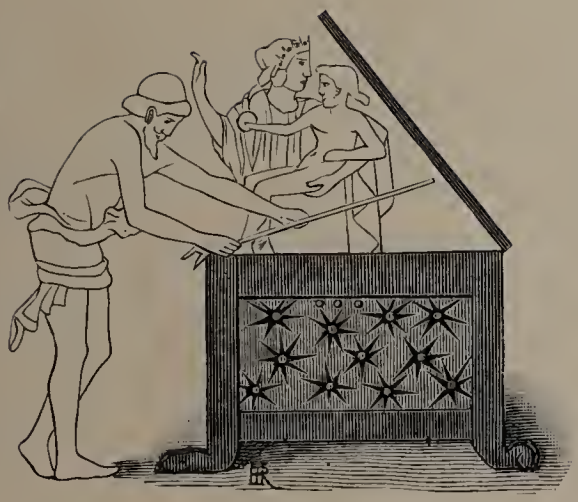
jusqu'à l'époque où le besoin de les transporter fréquemment contraignit les Grecs à recourir à des matières plus légères.

Sur tous les documents que nous avons pu recueillir sur cette époque, on ne trouve pas trace d'armoires ou de coffres fixés à demeure dans la muraille. Il est à présumer que ces bahuts devaient renfermer tout ce que possédait leur propriétaire : étoffes, parfums, bijoux, argent, objets de toilette, etc.

C'est le long des murs ou adossés à une colonne qu'étaient placés les coffres. Ils reposaient sur quatre pieds, peu élevés du reste, car ils servaient aussi de sièges. Nous constaterons en passant qu'ils avaient une ressemblance grande avec les bahuts du moyen âge et de la renaissance, dont nous parlerons plus tard.

Les panneaux étaient recouverts de dessins et même quelquefois de figurines sculptés dans le bois ou incrustés en métal précieux et en ivoire.

L'ornementation la plus ordinaire consistait principalement en lignes de couleurs plates, enchevêtrées d'une façon presque toujours originale, dont quelques-unes nous sont restées. Nous citerons, entre autres, ce que l'on appelle une *grecque*. Ce motif bien connu de nos jours, a été trouvé sur des coffres de cette époque. Les couleurs de ces bandes ornementales étaient le plus souvent jaunes ou rouges, parfois les deux teintes étaient entremêlées. On trouve aussi des bahuts garnis de clous à



COFFRE GREC

Gravure extraite du Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines,
De MM. Daremberg et Saglio.

grosses têtes polies et brillantes, répandus en assez grand nombre comme bordure de ces panneaux.

On relate un meuble extrêmement ancien, remontant à cette époque : c'est le coffre de Kypselas datant du commencement de l'ère Olympique. Il appartenait au temple de Junon, à Olympie, et contenait une immense pièce d'étoffe que l'on offrait à la déesse pour obtenir ses bontés.

Pausanias le donne comme construit en bois de hêtre fort épais, de forme elliptique et décoré sur ses panneaux de belles scènes mythologiques dont une partie était sculptée sur bois et l'autre incrustée en or et en ivoire.

Les coffres grecs, appelés *arca* (αρκα), étaient très grands ; on y pouvait tenir à deux personnes, assez commodément dans l'intérieur. Le couvercle se levait et s'abaissait au moyen de deux charnières.

Il est à présumer que ces meubles devaient parfois servir de lit, car on remarque chez quelques uns d'entre eux une tige percée de trous, analogue à celle qui soutient les fenêtres à tabatière dans les mansardes. Il serait donc à supposer qu'on devait s'en servir, de l'intérieur du coffre, pour produire un écartement destiné à laisser pénétrer l'air.

Sur un vase découvert il y a une cinquantaine d'années lors des fouilles exécutées dans les environs de Sparte, on voit, peinte fort distinctement, une scène représentant Danaë et son jeune frère Persée, au moment où un personnage, qu'on croit

être un dieu, les enferme dans un coffre semblable à ceux dont nous avons parlé, pour les jeter dans la mer.

Persée tient à la main un fruit, Danaë, le portant dans ses bras, esquisse un geste pour consoler son jeune frère, tandis que le personnage du premier plan, armé d'un trident dont il a tourné le fer de son côté, soutient avec le manche le lourd couvercle du coffre pour l'empêcher de s'abaisser. (Page 37.)

Le bahut, massivement construit, est orné d'un semis d'étoiles à sept rayons et ses quatre pieds, en forme de pattes d'animaux, s'étalent, grossièrement sculptés.

La fermeture de ces sortes de meubles se faisait au moyen d'une corde nouée d'une façon très compliquée, par un nœud appelé *desmos*, et dont la rosette employée de nos jours par nos marins « *le nœud d'hirondelle* » donne une idée approximative. Ce n'est que plus tard qu'on les scella et qu'on y mit des serrures.

Néanmoins, et contrairement à l'assertion qui précède, il importe que nous signalions différents passages de l'Iliade et de l'Odyssée, qui donnent des détails au sujet du voyage et des instruments dont le divin Homère a dû voir se servir autour de lui. Nous supposons en ce qui nous concerne, que les continuels exodes du chantre des malheurs de Troie lui ont conseillé d'attribuer à ses héros des coutumes qu'il avait observées en pays étrangers,

car nous croyons pouvoir réitérer que les Grecs voyageaient peu ou point avant lui.

Nous voyons dans l'Iliade, chant XVI, vers 220 et suivants :

« Achille, après avoir envoyé Patrocle et ses « Myrmidons défendre les vaisseaux, entre dans sa « tente, ouvre le couvercle d'un coffre précieux, « ciselé, dont Thétis avait chargé son navire, après « l'avoir rempli de tuniques, de manteaux moëlleux « et de tapis. Il y trouve, dans un coin, une coupe « où personne ne buvait, dont il ne se servait que « pour faire des libations en l'honneur de Jupiter. »

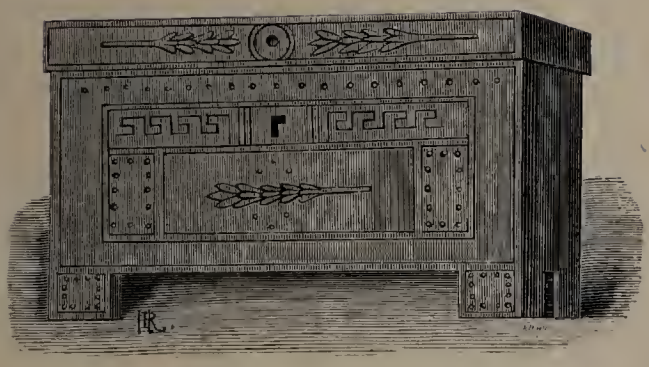
Iliade Ω. Vers 190. « Priam partant pour racheter « le corps d'Hector, fait préparer un char sur lequel « s'attachent des paniers. Il y fait mettre douze « voiles, douze tuniques, autant de tapis (couver- « tures) d'écharpes et de manteaux, dix talents d'or, « deux trépieds, des bassins, une coupe. (Vers 228). « Les fils de Priam mettent le tout dans des paniers « qu'ils chargent sur une voiture à mules. Lui- « même reçoit une coupe des mains d'Hécube, se « fait verser de l'eau pure sur les mains, lève la « coupe et, debout au milieu de sa cour, invoque « Jupiter en lui demandant un heureux présage. « Celui-ci envoie un aigle voler à sa suite. Priam « alors monte sur un char traîné par deux che- « vaux, qu'il nourrit de ses mains et qu'il a attelés « lui-même. Devant lui marche la voiture aux « mules, que conduit le héraut Idrios. La voiture « était à quatre roues (τετράκυκλος). »

Odyssée (chant VIII, vers 290). « Les Phéaciens « ont douze rois. Alcinoüs est le treizième. Chacun « d'eux donne à Ulysse un voile, une tunique et « un talent d'or. Euryale, qui l'a offensé, y ajoute « un présent. Alcinoüs ajoute une coupe et *Acete « fait apporter le meilleur de ses coffres auquel « s'applique un couvercle, le fait voir à Ulysse et « lui dit de le nouer lui-même de peur qu'il ne soit « volé pendant son sommeil.* »

Voici un passage qui, à n'en pas douter, établit l'habitude des Hellènes de fermer les meubles de bois à l'aide du « desmos ». Temps heureux où la science des Petitjean, des Haffner et des Fichet, n'empêchait point les larrons de dormir !

Il existait aussi de petits meubles portatifs, des coffrets que l'on gardait avec soi en dehors de la demeure. Les femmes y conservaient leurs parfums, des petits objets de toilette et de luxe, des épices ; les enfants, pour aller à l'école, y mettaient leurs rouleaux de papyrus et les jetons dont ils se servaient pour apprendre à compter. Ils se portaient à l'aide de petites chaînettes ou de cordes, de façon à pendre sur le côté. Les écoliers ont peu changé dans leurs façons ainsi qu'on le voit.

Les orateurs étaient souvent représentés avec ce coffret appelé *capsa* (καπυα) à côté d'eux, ils y plaçaient leurs rouleaux. Presque tous les écrits anciens que nous possédons nous sont parvenus enfermés dans ces capsa. N'oublions pas non plus,



COFFRE-FORT GREC, EN BRONZE

du temps de Périclés (Dict. de Daremberg et Saglio.)

la *théca* dans laquelle on enfermait les livres, d'où est venu le mot *bibliothèque*.

La fermeture des capsa consista d'abord en une bande d'étoffe nouée solidement. Plus tard, on assura les extrémités du coffret avec de la terre glaise humide ou de la cire ; enfin, dans une époque plus rapprochée de nos jours, on y appliqua un anneau à cacheter. Les Grecs cependant connurent les verrous et les serrures, car on a retrouvé des clefs dont la petitesse prouve qu'elles ne fermaient que des *capsa*.

On suppose que les premiers coffres avec serrure (page 43) ont dû être construits du temps de Périclès. Celui que représente la gravure était tout en bronze et les ornements que l'on voit sur sa face principale étaient ciselés en creux. La serrure affecte, à son entrée, la même forme que les dessins qui l'encadrent à droite et à gauche. Une branche de feuillage, placée au centre du panneau, forme la décoration la plus importante.

Ce coffre était d'un poids considérable et c'était sa massiveté même qui était sa principale sauvegarde contre les larrons. Il servait à renfermer l'argent et les bijoux en même temps que les étoffes précieuses et le *nard*, ce fameux parfum asiatique qu'on prétend avoir été versé par Marie-Madeleine sur les pieds du Sauveur.

Des coffres du même genre abritaient les objets de valeur qui constituaient le trésor des temples. Leur place était dans l'épisthodome (κιβωτός), sorte

de réduit secret pratiqué derrière le sanctuaire et où le public ne pénétrait pas ; c'était la sacristie de l'antiquité.

Dans les maisons particulières, c'était dans l'endroit le plus reculé de la maison, dans le gynécée, à côté du lit conjugal que l'on mettait le coffre (αφψυφιοθηνψ) où l'on déposait l'argent et ce que l'on possédait de précieux. Dans ce lieu se tenait la mère de famille avec ses filles et ses servantes, là elle recevait ses intimes amies.

Un curieux exemple nous en est resté (Page 47) : sur un coffre en bois de hêtre, orné de clous alignés en rangées symétriques, une femme du temps d'Alexandre est assise en toilette de ville, ornée de sa plus belle coiffure, parée de son collier et de ses bracelets. Cette femme est certainement venue faire visite à une de ses amies, car, après avoir collationné légèrement, elle tend son assiette vide à une personne invisible.

Le coffre sur lequel la belle visiteuse s'est assise est en bois avec incrustations en fer. Il contenait tout spécialement le linge et les habits et on le tenait rangé le long du mur, où il servait tantôt de table, tantôt de banc.

Un des plus beaux coffres grecs que l'on ait conservés est celui dont nous donnons la gravure (page 51). Le meuble est ouvert et contient deux personnages, un homme et une femme, assis dans son intérieur et causant. Il est monté sur quatre pieds griffés et ornés, sur la face principale, de

COFFRE GREC, EN BOIS

avec incrustations en fer, du temps d'Alexandre-le Grand.
(Dict. de Daremberg et Saglio.)

peintures jaunes et rouges. Les costumes sont ceux du temps de la Grèce antique.

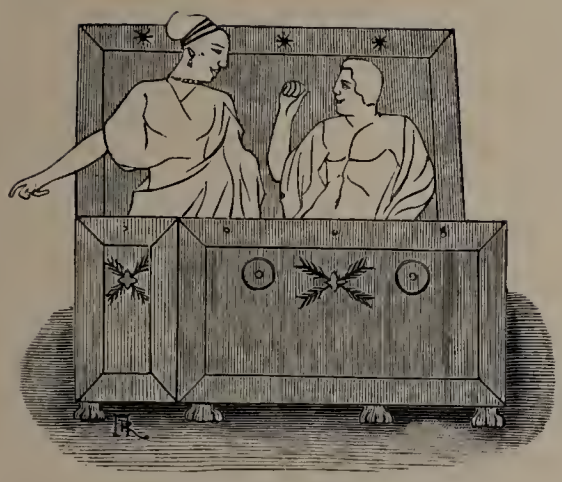
Les Hellènes, dans leurs premiers déplacements, se servirent d'une espèce de civière composée de deux troncs d'arbres reliés entre eux par deux fortes branches. Les pièces principales étaient laissées plus longues à dessein, de manière à former brancard. Ce primitif chariot n'avait pas de roues et était porté à bras par quatre hommes qui plaçaient sur la plate-forme les vieilles femmes, les petits enfants et parfois les vivres, des quartiers de viande, des fruits, etc. La caravane ainsi formée, accomplissait souvent des trajets considérables.

Plus tard, les Grecs eurent de lourds véhicules en bois, à roues pleines et massives, qu'ils faisaient traîner par des bœufs. Les hommes marchaient à pied, à côté du convoi, activant la marche des bêtes de trait par des cris et des vociférations. Les femmes et les enfants, les vivres et les objets précieux étaient dans la voiture, entassés comme on le pouvait. C'est dans ces conditions que se fit la grande émigration des Grecs d'Athènes devant le flot de barbares des guerres médiques.

Ces chars, primitivement inventés selon les uns par Erichtonius, roi d'Athènes ; selon d'autres par Triptolème ou par Trochilius, furent bientôt employés dans les combats mais, pour les approprier à cette destination, on leur donna plus de légèreté ; le luxe et la magnificence vinrent à leur tour. On commença par couvrir les roues de lames

d'étain ; ensuite on ajouta divers ornements au corps du chariot, et l'on en vint enfin à les garnir entièrement, d'or, d'argent et d'ivoire.

Les principaux officiers de l'armée avaient seuls, en Grèce, le droit d'aller au combat dans des chars, ce qui fit qu'on s'habitua à considérer la possession d'un de ces véhicules comme une marque d'honneur et qu'on les conserva précieusement dans les familles de ceux qui avaient été autorisés à s'en servir. Toutefois, leur emploi avait de graves défauts qu'un de nos auteurs français s'est attaché à faire ressortir : « Je ne comprends pas, « dit-il, comment les Grecs, qui étaient si sages, « se sont si longtemps servis de chars au lieu de « cavalerie et comment ils n'ont pas vu les grands « inconvénients qui en résultaient. Je ne parle « point de la difficulté de manier un char, bien « plus grande que celle de manier un cheval, ni du « terrain que les chars occupaient; je dis seule- « ment qu'il y avait deux hommes sur chaque char; « ces deux hommes étaient des gens considérables, « et tous deux propres au combat; il n'y en avait « pourtant qu'un qui combattait, l'autre n'était oc- « cupé qu'à conduire les chevaux. De deux hommes « en voilà donc un en pure perte. De plus il y « avait des chars non seulement à deux, mais à « trois et quatre chevaux pour un seul homme de « guerre; autre perte qui méritait quelque atten- « tion. Il me semble qu'on ne voit la cavalerie pro- « prement dite distinguée des chars que vers le



GRAND COFFRE GREC

en bois très épais (Dict. de Daremberg et Saglio.)

« temps de Samuel et de Saül, cent vingt ans « après le siège de Troie. Ce qu'il y a encore de « plus étonnant, c'est qu'après que l'expérience « eut fait connaître l'avantage de la cavalerie pro- « prement dite, on ne la substitua pas entièrement « à l'usage des chars de guerre. » Ce fut Cyrus, qui le premier, frappé des désavantages des chars, en changea la forme et doubla le nombre des combattants en mettant le conducteur en état de pouvoir prendre part à l'action. Il imagina aussi d'y adapter des faulx, ce qui rendait le passage d'un char au milieu d'une cohorte excessivement meurtrier, mais devait singulièrement gêner la manœuvre. Il avait remarqué aussi que les roues se brisaient facilement : il les fit faire plus fortes. Il allongea les essieux de façon à leur donner plus d'assiette. C'était à chaque bout de l'essieu que se trouvaient les faulx horizontales et fixes tandis que, au-dessous, d'autres étaient disposées la pointe contre terre. Plus tard on ajouta encore au char un nouvel engin de destruction mieux entendu : ce furent deux longues pointes fixées à l'extrémité du timon pour percer tout ce qui se présentait de face. Enfin on munit le derrière du char de lames tranchantes et aiguës, pour empêcher qu'on y pût monter. Après avoir imaginé tout ce qui était possible pour rendre le char offensif, on chercha le moyen de se saisir de ceux que l'ennemi armait de la même manière, on le trouva; ce qui fit qu'après avoir constaté l'inutilité des chars armés, on

finit par renoncer complètement à leur emploi dans les combats.

Mais si le char disparut du champ de bataille, il continua à être tenu en haute estime dans la vie civile des Grecs. C'était selon eux un grand mérite chez un homme que celui de posséder l'art de bien conduire un char. Il y avait pour ceux qui se distinguaient dans ces exercices, des honneurs et des prix vivement disputés dans les jeux olympiques et dans la plupart des cérémonies accompagnées de jeux publics.

CHAPITRE IV

—

Le Voyage chez les Romains

Lors de la fondation de Rome, la civilisation grecque était déjà passablement avancée. Il est donc permis de croire que les voyages effectués par les Grecs, les Phéniciens et les Carthaginois, en Sicile d'abord et dans la Péninsule Italique ensuite, amenèrent rapidement les Romains et leurs voisins à adopter les coutumes des nouveaux venus. On remarque, en effet, que dans les tombeaux étrusques, lesquels affectaient la même disposition que les habitations, on voit un coffre, le plus souvent en hêtre massif, muni d'une serrure et placé à côté du lit où repose le mort. Sur ce coffre sont posés le bouclier et les armes du guerrier : le tombeau de Cœre présente cette disposition.

Vers l'an 390 avant J.-C., les Gaulois, sous la conduite d'un de leurs *brenn*, que les Romains

appelaient *Brennus*, envahirent le territoire de la jeune république, prirent Rome après un siège de sept mois mais ne purent s'emparer du Capitole. La paix fut signée entre les deux peuples belligérants, à des conditions épouvantablement onéreuses pour les Romains qui durent s'obliger à payer mille livres pesant d'or, à faire abandon d'une partie de leur territoire et à laisser dans leurs remparts, lorsqu'ils rebâtiraient la ville, une porte qui restât perpétuellement ouverte en mémoire de l'entrée des Gaulois. Ce pacte fameux fut juré le 13 février. Comme on pesait la rançon, les Romains se plaignirent, disant qu'on se servait de faux poids. Brennus alors se mit à rire et, détachant le baudrier qui retenait attachée sa lourde épée de bronze, il jeta le tout dans la balance en s'écriant : « *Væ victis!* Malheur aux vaincus! » Les Romains, contraints de baisser le front devant une aussi brutale déloyauté, continuèrent à empiler les flots d'or pesés dans les coffres de bois massif, aux garnitures d'airain, que la capitulation les contraignait à fournir aux barbares pour qu'ils pussent emporter leur butin.

Cet événement qui frappa la république, non pas lorsqu'elle était encore à son début et sans force, mais quand elle comptait déjà trois ou quatre siècles d'existence, laissa dans l'esprit des Romains une impression profonde, et le nom de Gaulois resta toujours pour eux synonyme de terrible. La guerre ne pouvait s'arrêter là. Ils créèrent

un tresor public uniquement affecté aux guerres gauloises. Ils enfermèrent dans des bahuts de bois épais, consolidés de plaques de fer, les sommes qu'ils avaient pu mettre en réserve. On donna le nom *d'arca ferrata* à ces caisses publiques et l'on conserva, dans la suite, l'habitude de construire et d'employer des coffres semblables dans tout l'empire.

Les fouilles de Pompéï nous ont fourni des exemples probants de l'assertion précitée ; c'est la découverte de deux caisses de ce genre qui a fait donner à la maison où on les a trouvées le nom de *maison du questeur*, car c'est ce fonctionnaire qui avait la garde des fonds municipaux.

Ces deux « *arca ferrata* » furent trouvés posés sur un petit socle en pierre, auquel ils étaient fixés par de longs clous traversant le fond du coffre et enfoncés à force dans la pierre. Ils étaient ornés de larges pentures aux dessins capricieux, fixées par des clous. Ils fermaient à serrure et avaient deux charnières.

Pour donner une idée de la grande taille des coffres employés par les Romains, Appien raconte qu'un citoyen proscrit par les triumvirs, se réfugia chez un de ses anciens esclaves, affranchi depuis, et qu'il resta quarante-huit heures caché dans l'arca. On lui apportait à manger deux fois par jour ; personne ne songea à l'y aller chercher.

C'est de l'habitude que tous les Latins avaient d'y enfermer leur argent qu'est venue la locution

« *ex arca solvere* » (sortir de l'arca), en parlant d'un paiement quelconque.

Le coffre-fort n'est donc pas une invention moderne et, lorsqu'il y a peu de temps, on a trouvé dans ces mêmes fouilles de Pompéï un troisième meuble de ce genre, garni de lames de fer, orné de feuillages et de bas-reliefs en bronze, on n'en a pas été surpris.

Ce coffre consiste en une caisse oblongue de 1 mètre de long sur 0 m. 50 de large et de haut. Il a dû être revêtu de lames de fer dont il ne reste que la trace, mais l'ornementation en bronze de la face antérieure est demeurée à peu près intacte. Cette ornementation se compose tout d'abord d'un encadrement en feuilles de lierre, presque toutes détachées, parce qu'elles étaient fixées avec des clous de fer qui se sont oxydés. Dans le milieu se présente un ensemble de six figures distribuées en carré de la manière suivante : au centre, une tête d'homme ressemblant assez à un mascaron ; au dessus, deux bustes de femmes dans lesquels on a cru reconnaître des types de Diane ; au-dessous, deux génies ailés dont un est couronné de fleurs. Sur la ligne perpendiculaire au mascaron et précisément à l'endroit où venait s'attacher l'anse propre à soulever le couvercle, une tête de chien, les oreilles baissées et le regard menaçant. Ces figures sont exécutées avec soin ; elles paraissent avoir été d'abord fondues et ensuite finies au burin. Les génies offrent des types charmants d'une expression

souriante et non moins élégants que les têtes d'ange ciselées par Liberti sur la grande porte du baptistère de Florence. Les bustes de femmes et le mascaron, qui sont travaillés dans le goût des plus belles médailles de la bonne époque, pourraient fort bien n'être pas autre chose que des portraits et représenter le possesseur du coffre et ses enfants ou bien sa femme ou sa sœur. En tout cas, la tête de chien et la guirlande de lierre sont des symboles incontestables de la vigilance et de la fidélité, allégories tout à fait propres à figurer sur un coffre-fort.

Le coffre n'avait point de serrure. Il se fermait à l'aide d'un engin assez simple, comparable à nos sarrasines ; mais il semble probable, et c'est là une des curiosités de la pièce, que les lames de fer cachaient des chevilles connues du maître seulement. Il a été trouvé dans une maison de peu d'apparence et qui est située sur la voie de *Stabies*, c'est-à-dire au sud de la ville, du côté de Castellamare. Il était d'ailleurs absolument vide : on sait qu'une grande quantité d'objets précieux furent emportés ou extraits par les habitants mêmes de Pompéï pendant et après la catastrophe.

La découverte de ce *coffre-fort* est un témoignage de plus de la supériorité des anciens dans l'art de travailler les métaux et de relever les objets destinés aux usages les plus ordinaires par la forme élégante et ingénieuse qu'ils savaient leur donner. Chez les Romains, d'ailleurs, les coffres de sûreté

devaient abonder, car on sait qu'alors l'usage était de tout fermer avec soin. Lorsqu'on manquait de serrure, le père de famille se contentait de mettre à l'ouverture un cachet de cire qu'il scellait avec son anneau et qu'il devait retrouver intact à son retour. Ces précautions étaient prises pour soustraire les vivres à la gourmandise des esclaves, voire même pour rendre impossible aux femmes toute tentative de boire du vin, liquide qui leur était interdit sous les peines les plus sévères.

Un autre petit coffret, *la pyxis*, était d'un usage courant dans la vie privée latine; elle rendait les mêmes services que nos nécessaires de toilette actuels en même temps que ceux de nos écrins. On y renfermait les parfums, les eaux de toilette ou de senteur, les pierres précieuses, les colliers et les bijoux. Les jeunes gens, quittant la robe prétexte pour la robe virile, y déposaient leur barbe et consacraient ensuite le coffret à un dieu. Lucius-Domitius Claudius Néron, l'empereur-histrion, déposa ainsi comme offrande, au temple de Vénus-Genitrix, une pyxis sertie de diamants et d'émeraudes, dans laquelle, suivant l'usage courant, il avait couché les poils de sa barbe naissante, encore vierge du rasoir.

Les Romains de la République voyageaient surtout à cheval, entourés seulement d'une petite escorte de clients ou de soldats. Les femmes et les esclaves venaient derrière à petites journées, ces derniers portant les bagages sur leur tête.

En 1711, en creusant sous le chœur de l'église Notre-Dame de Paris pour y construire un caveau destiné à la sépulture des évêques, on découvrit un autel, transporté depuis au musée de Cluny. Cette précieuse trouvaille appartenait à un monument religieux dédié sous le règne de Tibère, comme le prouve l'inscription suivante dont elle est accompagnée : « Sous Tibère César-Auguste, « la compagnie des mariniers parisiens *(nautæ « parisiaci)* a publiquement élevé cet autel à Ju- « piter très bon, très grand ».

TIB. CÆSAR E.
AUG. IOV I. OPTVM
MAXSVMO.
NAVTAE. PARISIAC.
PVBLICE. POSIERV
N.

Ces sculptures présentent divers sujets, grossièrement taillés sur les quatre faces de neuf pierres cubiques hautes d'un mètre environ, et parmi lesquels on remarque principalement : trois soldats barbus (avec le mot EVRISES) portant des boucliers allongés et un grand cercle qui paraît être un torques; divers personnages à la figure mutilée; un Jupiter, un Vulcain armé d'un marteau et d'un objet qu'il vient de forger; un Esus, tenant un couperet et travaillant le bois; enfin, ce qui nous intéresse le plus au point de vue du voyage, deux cavaliers, habillés à la romaine, avec la cotte à lames d'airain à demi recouverte d'un peplum,

tenant de la main gauche une lance et appuyant la droite sur une tête de cheval, bridée d'une façon presque identique à celle de nos montures d'aujourd'hui.

Il est donc certain que, sous Tibère, les Romains harnachaient déjà leurs bêtes d'une manière savante et commode. Néanmoins il y a peu de sculptures qui nous présentent (à cette époque) le cheval préparé pour le voyage. Nous en prenons pour témoin le bas-relief, supérieurement conservé, du sarcophage de la vigna Ammendola, représentant un cavalier romain combattant un Gaulois. Le cheval, agenouillé et le front appuyé au sol, cherche péniblement à se relever. Son maître le monte à nu, sans bride ni mors, sans la moindre apparence de selle.

Sous Néron, le luxe des moyens de transport, aussi bien que leurs perfectionnements fut inouï. Lorsque Claudius Néron, qui pour ces sortes d'expéditions se faisait appeler Œnobarbus, revint à Rome après avoir vaincu tous ses concurrents aux jeux de Corinthe, il montait un char tout constellé de pierres précieuses, doublé intérieurement de pourpre et attelé d'un quadrige de chevaux blancs. Il était précédé de cinq cents cavaliers aux montures ferrées d'argent, dont les fers étaient, à dessein, si mal attachés, qu'ils roulaient de loin en loin sur le sol pour la plus grande joie de la plèbe qui formait la haie sur la voie Appia. On se servait aussi, sous son règne, de litières magnifiquement

décorées, incrustées d'ivoire et d'or et portées par six ou huit esclaves, la poitrine ornée de plaques d'or ou d'argent poli, en forme de croissant, les bras et les jambes entourés d'anneaux du même métal. Voulait-on descendre? Un esclave apportait un petit escalier de bois recouvert d'un tapis brodé et que l'on accrochait à deux anneaux ménagés à cet effet.

Les chars couverts dont se servaient les flamines chez les Romains, ne différaient des autre que par la capote placée au-dessus. Quant aux véhicules qui paraissaient dans les spectacles du cirque, car, avec le temps, la mode des courses de chars était passée d'Olympia à Rome, ils étaient très légers, ouverts par derrière, le devant relevé en demi cercle presque jusqu'à hauteur d'appui. Quatre chevaux vigoureux attelés de front à un de ces chars, l'entraînaient avec une rapidité merveilleuse, qui n'était pas exempte de dangers; le mouvement des roues étant très rapide, en tournant, pour peu qu'on manquât de prendre le tour au bout de la carrière, le char heurtait la borne et volait en éclats. On se rappelle l'ode d'Horace à Mécène, dont les premiers vers constatent en quel honneur étaient, au commencement du siècle d'Auguste, les courses en chars :

Sunt quos curriculo pulverem Olympicum
Collegisse juvat, metaque fervidis
Evilata rotis, polmaque nobilis
Terrarum dominos evehit ad deos.

On se servit également du char dans les triomphes.

Cet usage fut, dit-on, introduit par Tarquin l'Ancien, d'aucuns prétendent, par Romulus. Le char de triomphe était doré, haut sur roues, et de forme ronde; le triomphateur tenait lui-même les rênes des chevaux.

Les Romains avaient dix-huit espèces de chars qui avaient chacun une dénomination particulière et une différence marquée, voici leurs noms :

1° Le char simple ou *carrus;* 2° le char à deux chevaux nommé *biga;* 3° le *quadrige* ou char à quatre chevaux; 4° le *petoritum*, char à quatre roues; 5° le *carpentum* ou char léger; 6° la *rheda*, qui était une variété du *carpentum*, tous deux à quatre roues; 7° le *cisium;* 8° le *birotum* et 9° le *synoris*, qui formaient trois espèces différentes de petits chars à deux roues; 10° le *carruca*, grand char en usage à la campagne; 11° le *sarracum*, char solide, grossièrement établi pour le transports des fardeaux pesants; 12° le *planstrum*, char dont on se servait aux champs; 13° l'*arcina*, petit char; 14° l'*epichedium* et 15° l'*arcera*, chars couverts; 16° le *covinus*, char emprunté aux Celtes et qu'on munissait de faulx, quand il était employé pour la guerre; 17° le *theusa*, char plat sur lequel on portait les statues des dieux; et 18° le *cantherium* ou *cantherinum*, char de forme particulière consacré à Bacchus. Aucun de ces chars n'était suspendu.

Sous les Consuls, ainsi que nous l'avons dit plus haut, les chars dont on se servait, soit pour le triomphe, soit pour les grandes cérémonies, étaient

dorés. Sous les empereurs ils étaient d'ivoire ou même d'or. On les arrosait de sang pour leur donner un aspect martial; certains guerriers, même, les ornaient des têtes ou des dépouilles des vaincus. Ne vit-on pas Turnus attacher à son char les têtes d'Amicus et de Diorès, ses deux frères, et César traîner Vercingétorix derrière le sien?

Pour le transport des denrées, les Romains usaient de chariots à peu près analogues à ceux dont nos maraîchers se servent aujourd'hui. Un curieux bas-relief, trouvé à Dijon, nous montre un chariot rectangulaire, dont la partie inférieure est en bois et la moitié supérieure construite en osier tressé, à la façon des *paniers* usités encore aujourd'hui en carrosserie, pour les voitures légères. Les roues sont à sept rayons et la sculpture permet de supposer qu'un brancard-flèche devait servir à la traction. Une chambrière se trouve au milieu du dessous de la voiture, placée verticalement, tandis qu'un personnage vêtu à la romaine, monté dans le véhicule a l'air d'inviter à jeter un coup d'œil sur son étalage roulant.

Une seconde sculpture, trouvée dans la même ville, représente un chariot attelé de deux chevaux, porteurs tous les deux, d'un collier d'attelage. La voiture a la forme d'un cuveau à lessive et est également tissée en osier. Le marchand, monté dans sa charette, mesure à l'aide d'un boisseau, les denrées qu'il a apportées, tandis qu'un second personnage s'éloigne en emportant sur son

épaule la marchandise qu'il vient d'acheter. Cette sculpture, en assez bon état, est surmontée de cette inscription :

NAVTA. ARARICUS
H.M.S. L.H.N.S.

Les Romains connurent certainement, pendant la période gallo-romaine, tout au moins, une voiture de poste assez semblable à nos omnibus. Sur un bas relief en marbre provenant d'un tombeau de Vaison et conservé au musée d'Avignon, on remarque une voiture à quatre roues rayonnées, la caisse est couverte et, par une portière, on aperçoit un personnage assis, tandis que sur le véhicule, une sorte d'impériale supporte plusieurs voyageurs. Le harnachement du cheval présente ceci de particulier que son collier s'élève en deux montants gracieusement recourbés en avant, dans une forme qui rappelle celle du collier de cheval russe, placé au milieu des trois bêtes d'attelage d'une troïka.

Ausone (Décius Magnus Ausonius), écrivain renommé qui devint le professeur de Gratien, le fils de l'empereur Valentinien, vers 365 après J.-C., a laissé quelques récits qui sont fort estimés. Attaché à la cour, il fit à la suite de l'armée une campagne contre les Barbares de la Germanie et, au retour, il reçut pour sa part de butin une jeune captive blonde, aux yeux bleus, pour laquelle le précepteur, qui n'était plus jeune, fit bientôt des vers galants : « Captive, puis affranchie,

« dit-il, Bissuba règne sur le bonheur de celui « dont elle était la proie par le sort des armes. » A la fin de cette poésie qui, du reste, est infiniment gracieuse et délicate, il vante à sa maîtresse les délices de sa maison de campagne située près la ville de Saintes, en ajoutant qu'il est facile de s'y rendre de Bordeaux (son pays), par la voiture qui transporte les voyageurs et ce, moyennant argent.

Cette courte citation vient appuyer notre description de la voiture du tombeau de Vaison et nous paraît démontrer victorieusement qu'à l'époque de leur puissance expirante, les Romains avaient trouvé mieux que le char antique découvert, qui exposait le voyageur à toutes les intempéries des saisons.

CHAPITRE V

Le Voyage à l'Époque Mérovingienne

ET AU MOYEN AGE

Les plus anciens écrits qu'on ait pu trouver sur cette époque, donnent comme habituelle la coutume de la litière sans roues, que nous avons précédemment décrite, assemblage grossier de quelques pièces de bois, sur lesquelles on transportait les enfants et les vivres. Les Francs envahissant la Gaule, les Goths fuyant devant l'invasion romaine, voyagèrent ainsi. Plus tard, sous le règne de Clovis, les bandes franques adoptèrent le chariot aux roues pleines, aux interstices clissés avec des joncs ou des osiers, dans lequel ils déposaient la partie la plus précieuse de leur butin. A la guerre, ce char, entouré des soldats les plus valeureux, était l'objet de combats sanglants, l'ennemi voulant à tout prix s'en assurer la possession. Nos pères se servaient aussi

d'une arme offensive qu'ils appelaient chariot de guerre et à laquelle ils durent plusieurs de leurs victoires par l'habileté avec laquelle ils surent la manœuvrer. C'était un lourd véhicule, garni de pointes acérées, attelé de deux chevaux et monté par des guerriers, armés de javelots et d'épées. Dans les moments où le danger devenait plus menaçant, les rangs de l'infanterie gauloise s'ouvraient et les chariots étaient lancés à toute vitesse contre les bataillons ennemis. Le choc était le plus souvent irrésistible. L'adresse des conducteurs était merveilleuse : tantôt ils couraient sur le timon, tantôt ils sautaient à terre, pour remonter un instant après avec agilité; ou bien ils arrêtaient net la pesante machine lancée sur une pente et se pliaient à toutes les évolutions qu'exigeaient les péripéties du combat. Les Gaulois se servaient des mêmes chariots pour la défense; ils en entouraient leur camp et en formaient de solides retranchements en les liant les uns aux autres. Attila avait aussi des chariots du même genre, qui constituèrent un rempart inexpugnable à ses hordes après la défaite qu'il essuya dans les champs Catalauniques.

Le frottement continuel des peuplades germaines qui avaient envahi la Gaule, avec les Romains, fit bientôt adopter l'usage des chars de guerre ou de transport. Le service public de chariots dont il est question à la fin du chapitre précédent, paraît avoir été continué par les premiers rois francs. En

effet, Grégoire de Tours, dans ses chroniques, parle de Childebert qui, voulant s'emparer des trésors de Rawching, expédia des ordres et envoya des gens munis de lettres qui mettaient à leur disposition les *voitures publiques* du royaume (1). A cette époque, néanmoins, les véhicules en question n'étaient que de lourdes charrettes posées sans ressorts sur des essieux de bois, à quatre roues pleines et attelées de chevaux montés par leurs conducteurs. On entassait pêle-mêle, dans la caisse, les coffres et les ballots sur lesquels les voyageurs se plaçaient du mieux qu'ils pouvaient.

Il ne doit y avoir aucun doute sur l'existence des coffres à cette époque, les Francs ayant certainement emprunté cet instrument de voyage aux Romains et aux Gaulois. Cependant nous ne trouvons aucune trace de leur existence dans nos plus anciens documents, avant cet extrait d'une des chroniques de Grégoire de Tours :

« Rigonthe, fille de Chilpéric, proférait souvent « des injures contre sa mère Frédégonde; elle se « disait la maîtresse, prétendait que sa mère devait « la servir, l'accablait fréquemment de toutes « sortes d'outrages, jusqu'à en venir avec elle aux « coups de poing et aux soufflets. Sa mère lui dit « enfin : « — Pourquoi me tourmentes-tu, ma

(1) Qui cum ad fuisset (Rawching), priusquam cum rex suo jusiset adstare conspectui, datis litteris, et pueris destinatis cum *evectione publica* qui res ejus per loca singula deberent capere... (Grégoire de *Hist. Franc.* lib. IX.)

« fille ? Voilà les biens de ton père que je pos-
« sède ; prends-les et fais-en ce que tu voudras. »
« Puis, entrant dans le réduit qui renfermait le
« trésor, elle ouvrit un coffre rempli de colliers
« et d'autres ornements précieux ; et après en avoir
« pendant longtemps retiré, en présence de sa fille,
« divers objets qu'elle lui remettait : « — Je suis
« fatiguée, lui dit-elle ; enfonce toi-même la main
« dans le coffre et tires-en ce que tu voudras. »
« Pendant que, le bras enfoncé dans le coffre,
« celle-ci en tirait les objets, sa mère prit le cou-
« vercle et le lui rabattit sur la tête, puis pesa des-
« sus avec tant de force que la planche inférieure
« lui pressa le cou au point que les yeux étaient
« près de lui sortir de la tête. Une des servantes
« qui était en dehors cria de toutes ses forces :
« Accourez, je vous prie, accourez ! ma maîtresse
« est étranglée par sa mère. » Ceux qui attendaient
« devant la porte qu'elles sortissent se précipitent
« alors dans la chambre, délivrent Rigonthe d'une
« mort imminente et l'entraînent dehors. Dans la
« suite, il éclata entre ces deux femmes de vio-
« lentes inimitiés qui eurent pour cause princi-
« pale des adultères auxquels se livrait Rigonthe ;
« c'étaient des disputes et des coups continuels. »
(Grégoire de Tours, Hist. IX, 34).

Les deux coffres les plus anciens qu'on connaisse et datant sûrement de l'époque mérovingienne sont, par ordre d'ancienneté, premièrement le coffret en bronze, de fabrication franque, trouvé à Envermeu

et relaté dans le savant ouvrage de l'abbé Cochet, *la Normandie souterraine* et, deuxièmement, la caisse de bois recouverte de cuir dite Coffre de Sainte-Colombe. Le premier de ces deux précieux documents fut déterré à Envermeu, en même temps que deux fragments de seaux ou de baquets en bois cerclés de fer et enrichis de ciselures serties de verres de couleur taillés. Le coffret, ainsi que nous l'avons dit plus haut, est en bronze; une petite ouverture rectangulaire permet de supposer qu'il devait posséder une serrure rudimentaire. Le couvercle est décoré, sur ses quatre faces, de ciselures affectant la forme de rosaces, séparées entre elles par des bandes verticales composées d'une réunion de petites figures en losange ou de forme oblongue. Le bas du coffret porte, à droite et à gauche, trois rosaces superposées et à son centre, une grande rosace entourée de quatre autres. Le corps de ce meuble se termine, à sa partie inférieure, par une sorte de bande horizontale, composée de deux lignes parallèles, régulièrement brisées, l'une en traits forts et l'autre en traits plus fins.

Ce coffret, d'un grand luxe pour l'époque, a dû vraisemblablement appartenir à un chef franc ou à un riche guerrier. Ses dimensions autorisent à croire qu'il devait servir à renfermer des objets précieux et des armes de prix.

Le bahut de Sainte Colombe est d'une forme parallélipipédique et fort bien conservé. La carcasse

en est en bois recouverte d'une peau de vache tannée et consolidée par de longues ferrures aux dessins capricieux. Le cuir, malheureusement, s'en va en lambeaux. Ce coffre fut trouvé à Sens, on le croit dater de 752, sous le règne de Dagobert.

Sous Charlemagne on retrouve encore une trace de l'existence de bahuts ou coffres servant au voyage et aux besoins usuels de la vie. On sait que le grand empereur n'avait pour revenu que ce que lui rapportaient ses innombrables villas ou châteaux qui occupaient environ la quinzième partie du territoire de son empire. Il attachait une si grande importance à la bonne administration de ses domaines qu'il rédigea lui-même, sur ce sujet, une ordonnance en soixante-quinze articles (Capitul. de Villis, vers 789), dans laquelle il montre un esprit d'ordre qui descendait jusqu'aux moindres détails et ne craignait pas de réglementer la vente même de ses œufs, de ses fruits et de ses légumes. Il avait donné ordre aux *missi* (en 807) de faire la description et l'inventaire de chacun de ses domaines. Voici l'un de ces états :

« Nous avons trouvé à Asnap une maison royale « très bien construite, à l'extérieur en pierre et à « l'intérieur en bois ; trois chambres à plafond « voûté en pierre ; le reste de la maison formé tout « autour de chambres à toiture, dont onze à poêles ; « un cellier au-dessous ; deux galeries à portiques. « En meubles et ustensiles, un lit garni, du linge « pour servir la table, une nappe, deux vases

« d'airain, deux coupes, deux chaudières de cuivre,
« une de fer, un poêle, une crémaillère, un double
« chenet, deux haches, deux tarières, un coutelas,
« un rabot, deux faux, deux faucilles, deux pelles
« de fer, etc., des ustensiles de bois en nombre
« suffisant, deux bahuts, un grand et un petit, l'un
« destiné à renfermer des provisions et l'autre pour
« les vêtements; tous deux fermant à moraille et
« se pouvant charger pour le voyage..... »

Suit une longue description du contenu des greniers.

Nous ferons remarquer en passant, que le nom de *bahut* s'appliqua au coffre de voyage, grand ou petit indistinctement, jusqu'à la fin du XVe siècle.

Le bahut primitif ne fut tout d'abord qu'une enveloppe. On appelait ainsi au moyen âge, une sorte de cage en osier tressé, recouverte de peau de vache, renfermant un coffre en bois dans lequel on déposait les vêtements et généralement tous les objets nécessaires pendant une longue absence. Plus tard le coffre lui-même, avec ses divisions et ses tiroirs, prit le nom de bahut. D'objet transportable, il devint un meuble fixe. Il n'était pas de chambre au moyen âge qui n'eut son bahut; on le faisait servir à tout : recouvert de coussins, il était banc ou lit de repos; y plaçait-on une nappe, il devenait table et servait pour les repas.

Le bahut fixe était un coffre long, posé à terre ou sur des pieds très bas, fermé par un couvercle qui se levait sur des charnières et muni d'une ou plu-

sieurs serrures selon que les objets qu'il contenait étaient plus ou moins précieux.

Les plus anciens bahuts se présentent à nous fortement ferrés de bandes de fer forgé, aux courbes bizarres, souvent gracieuses, et fixées aux ais de bois par des clous à tête burinée ou étampée à chaud. Parfois, la tête de ces derniers est plate, enfoncée à force dans une ouverture fraisée, ménagée à cet effet, de manière qu'elle ne produise aucune saillie et permette de recouvrir le coffre d'une enveloppe de cuir ou de toile peinte marouflée. On peut dire qu'il en advint des coffres comme des armoires, la forme première en fut d'abord très simple et la décoration n'en consista à l'origine qu'en des pentures en fer forgé ou que dans le cuir gaufré ou doré. Plus tard, la sculpture en orna les parois et même le dessus, mais toujours d'une façon discrète quand le *huchier* prévoyait que son ouvrage, recouvert de coussins et de tapis, devait servir de siège. La coutume d'employer les bahuts ou huches pour s'asseoir se prolongea longtemps, puisque du temps de Brantôme, à la cour du roi François Ier, on s'asseyait encore au Louvre sur des coffres recouverts d'oreillers richement brodés, qu'on plaçait le long des murs comme nous rangeons aujourd'hui nos banquettes dans les vestibules.

L'aspect des coffres fut primitivement sévère ; leur ornementation se composa de quelques maigres filets, dorés à chaud ou gaufrés à plein

cuir. Plus tard, le bahut s'éleva sur quatre pieds formant montants sur lesquels les planches constituant les ais venaient s'emboîter étroitement.

Le bahut dont nous donnons le dessin (page 79) provient de l'église de Brampton, (Northamptonshire, Angleterre) et date du XIIe siècle. Il est d'origine franque et a été apporté en Grande-Bretagne par un des compagnons de Guillaume-le-Conquérant. Tous les meubles analogues de cette époque, qu'ils soient franks ou anglo-saxons, se ressemblent à s'y méprendre, ce qui donnerait à supposer une commune origine. Suivant nous, ils ont à peu près tous été fabriqués sur le continent. Le couvercle en est plat, orné de trois pentures de fer se terminant en trèfle, à l'exception de celle de droite qui porte une aubronnière se rabattant sur la face principale. Les ferrures, de ce côté, sont au nombre de quatre, toutes capricieusement contournées en volutes fines et régulières avec terminaison trilobée. L'entrée d'une serrure, à proximité de l'aubronnière, est encadrée des deux montants d'une sorte de lyre ; le tout est en bon état de conservation.

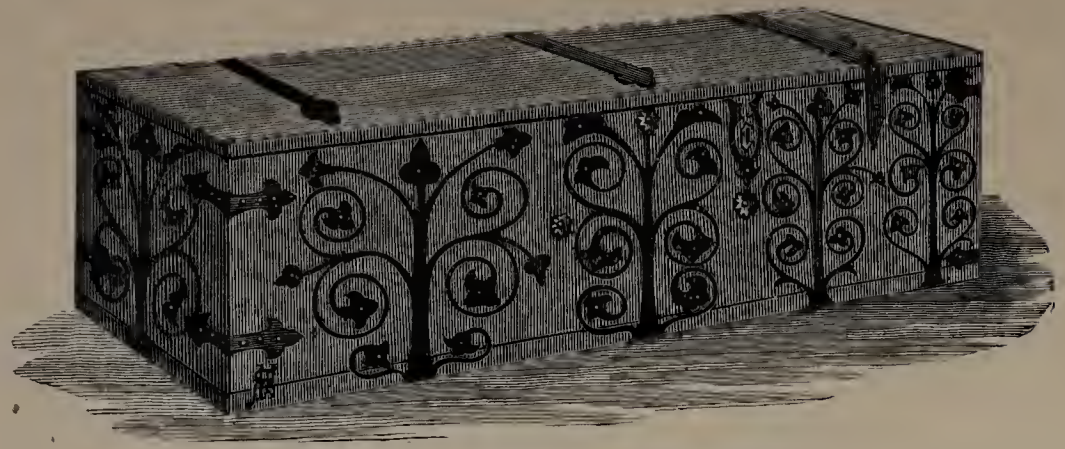
Certains auteurs prétendent, contrairement à notre assertion précédente, qu'au moyen-âge le nom de bahut ne s'appliquait qu'aux coffres à couvercles, en forme de voûte et que les autres étaient désignés sous le nom d'arches ou de huches. Nous savons que ce dernier vocable était fréquemment employé puisque les ouvriers qui fabriquaient ces sortes de

meubles s'appelaient des *huchiers*. En tous cas, vers l'époque du Xe siècle, la fabrication des huches prit un essor considérable et, cent ans plus tard, le bahut était devenu d'un usage courant. On en voyait partout : dans les châteaux, dans les églises aussi bien que dans les habitations les plus modestes ; il formait à lui seul pour ainsi dire, en dehors du châlit qui servait au coucher, la pièce élémentaire et indispensable de l'ameublement.

Il existe à l'hôtel de Cluny, à Paris, un spécimen curieux de huche datant du XIIIe siècle, couvert de délicats motifs d'ornementation, de sujets à figures et de ferrures richement ciselées, repercées à jour. Il y a tout lieu de croire néanmoins que ce bahut est une rare et précieuse exception car le XIVe siècle nous montre des échantillons beaucoup plus simples et ce n'est qu'aux XVe et XVIe que l'ornementation des coffres se développe avec une grande variété de motifs, d'architecture d'abord, puis de sujets à figures, de cariatides et d'arabesques d'un charmant caractère.

Ce meuble, qui est exposé au musée de Cluny sous le N° 324 et dont nous donnons la reproduction page 83 (1), est un bahut en bois de chêne sculpté, à quatre faces, avec couvercle orné de figures de guerriers et de motifs d'architecture. Il provient de la collection de M. H. A. de Gérente,

(1) Dans le but de permettre un plus facile examen de la gravure, nous avons dû grossir les personnages et ne figurer que huit guerriers au lieu de douze qui existent réellement. (Note de l'éditeur).



BAHUT DE L'ÉGLISE DE BRAMPTON

(Angleterre) XIIe siècle.

(Histoire de France, d'après les monuments, Bordier et Charton).

possède toutes ses pentures, ferrures, serrures et moraillons du temps, d'une exécution fort remarquable. Il a été publié dans le dictionnaire de Viollet-le-Duc comme un des plus beaux exemples de l'art de l'ameublement des dernières années du XIIIe siècle.

Avant d'entamer la description de ce type unique, nous constaterons qu'il est encore composé d'ais sculptés et non de panneaux embrevés dans des montants. Sa longueur est de 1^m, 40, sur 0^m, 66 de hauteur et 0^m, 34 de profondeur. Ce coffre est un de ceux que l'on appelait « *huche de mariaige* » il était destiné à être envoyé par l'époux à l'épousée, rempli à déborder de bijoux et de parures.

Sur la face principale, douze guerriers sont placés sous des niches d'architecture ogivale, accouplées deux à deux et réunies par des tympans ornés de grandes roses à jour, entre lesquelles se trouvent des figures et des animaux chimériques. Ces guerriers sont coiffés du heaume et de la calotte de mailles ; ils sont vêtus de mailles recouvertes de la tunique et chacun porte l'épée ou la lance dans la main droite, le bouclier à ses armes au poing gauche.

Trois seulement ne tiennent pas leurs armes au poing ; de ces deux derniers, l'un ajuste son heaume qu'il soutient des deux mains, le deuxième repousse son épée dans le fourreau, le troisième enfin repose appuyé sur son écu. (*Voir gravure, page 87.*)

Ces douze guerriers sont les douze pairs ; les costumes ne peuvent laisser de doute sur l'époque précise à laquelle appartient ce meuble, (de 1290 à 1310). En effet, les personnages sont encore vêtus de cottes de mailles avec les hauberts qui, par dessus les épaules, sont garnis de spallières carrées. Les heaumes sont en fer battu et affectent la forme conique ou sphérique. Les statuettes sont placées dans une jolie arcature d'un faible relief à simple biseau. Dans les écoinçons, des têtes bizarres, des animaux fantastiques sont sculptés en bas relief.

Les extrémités du coffre portent également des panneaux à figures que malheureusement notre dessin ne peut permettre d'apercevoir. Celui de droite représente les quatre fils Aymon à cheval ainsi que six autres cavaliers précédés d'un fantassin armé d'une pique. Leur étendard porte une guivre qui se trouve reproduite sur l'écu du chef dont le heaume est orné d'une couronne, insigne que nous retrouvons également sur la tête d'un des cavaliers de l'escadron qui tous portent la lance au poing droit et tiennent du bras gauche l'écu à leurs attributs.

Le panneau de gauche reproduit un chêne couvert de glands au pied duquel on voit un phallus monté sur pattes et becqueté par un oiseau.

La face opposée est divisée en quatre grands motifs séparés entre eux par des ogives accouplées et des animaux chimériques. Chacun de ces motifs présente des groupes composés de plusieurs figures,

BAHUT DU XIVe siècle,

Musée de Cluny (d'après nature).

ménétriers, lutteurs, porteurs de fardeaux et fauconniers.

Le couvercle est décoré de douze médaillons à figures, de forme quadrilobée, séparés entre eux par des animaux chimériques ; les encadrements sont composés de feuillages, de figures de bêtes en chasse et sont relevés par des pentures en relief; des scènes d'amour, des combattants, des tournois, des joueurs de musique, des jongleurs, occupent les douze médaillons principaux dans lesquels la naïveté des figures ne le cède en rien à l'imagination du sculpteur.

Les bases du coffre consistent en quatre bas-reliefs d'animaux fabuleux avec grandes arcatutures à jour.

La forme de ce meuble, quoiqu'un peu épaisse et parfois grossière, est fort belle ; il a été peint autrefois. (*Voir la serrure et son entrée, page 87.*)

La façon dont le couvercle du bahut roule sur ses charnières mérite d'être mentionnée. Les deux montants de derrière forment charnière à leur extrémité (*voir gravure, page 91*) et reçoivent une fiche ou plutôt un boulon sur lequel roule le couvercle. Afin d'éviter que le contre-coup de ce couvercle ne vienne à fatiguer les charnières de bois, lorsqu'on le laisse tomber, deux bouts de chaîne A, attachés à un piton et à l'extrémité de la penture, arrêtent les deux angles postérieurs de l'abattant. Ces chaînes ont encore pour effet d'empêcher de forcer le meuble en brisant les charnières ou

en enlevant les fiches. Ce couvercle, à gorge sur les côtés, tombe dans une feuillure garnie de goujons B, qui arrêtent tout mouvement de va-et-vient, et maintiennent la gorge parfaitement fixe dans sa feuillure. Les ais du coffre sont fortement maintenus par des membrures intérieures, et l'on observera que le couvercle n'est pas plan mais forme deux parties s'inclinant légèrement à droite et à gauche, ce qui donne au meuble un caractère de solidité particulier; le couvercle est maintenu ouvert au moyen d'une chaîne intérieure.

A ce sujet, nous remarquerons que, dans les meubles encore existants, antérieurs au XVe siècle, les ouvriers paraissent plus préoccupés du style que de l'exécution. Il semblerait que jusqu'à cette époque, les artistes, les maîtres, prenaient le soin de donner à ces objets une forme pure, dans le mode du temps, même pour des ustensiles de ménage répondant à un usage journalier ; tandis que plus tard, à la Renaissance, l'exécution l'emportera sur la composition et sur le style.

Au XIVe siècle, l'usage général fut de placer à profusion et un peu partout dans les pièces de l'habitation, des bahuts servant de bancs mais il s'en trouvait toujours un d'une contenance plus grande, d'un aspect plus noble, fermé avec plus de soin que les autres, qui contenait l'argent, les bijoux et tous les objets précieux constituant la fortune du maître et de la maîtresse de la maison.

Une chronique nous rapporte le peu de scrupule

FRAGMENT DU BAHUT DU MUSÉE DE CLUNY

(Extrait du *Dict. du Mobilier*, Viollet-le-Duc).

de Duguesclin adolescent, qui ne craignit pas d'enfoncer la huche de sa mère, pour distribuer à ses compagnons d'armes et de jeux, l'argent qu'elle contenait :

Quant argent i faloit et petit argent a,
En la chambre sa mère, privéement entra,
Une huche rompi ou escrin trouva
Ou les joïaux sa mère sachiez, (cachés) estoient là,
Et argent et or fin que la dame garda
Bertrand mist tout à fin, à ses gens en bailla
Et quand la dame sçeut comment Bertrand ouvra
A démenter se prist, son argent regreta.
(Chronique de Du Guesclin, vers 657 et suivants).

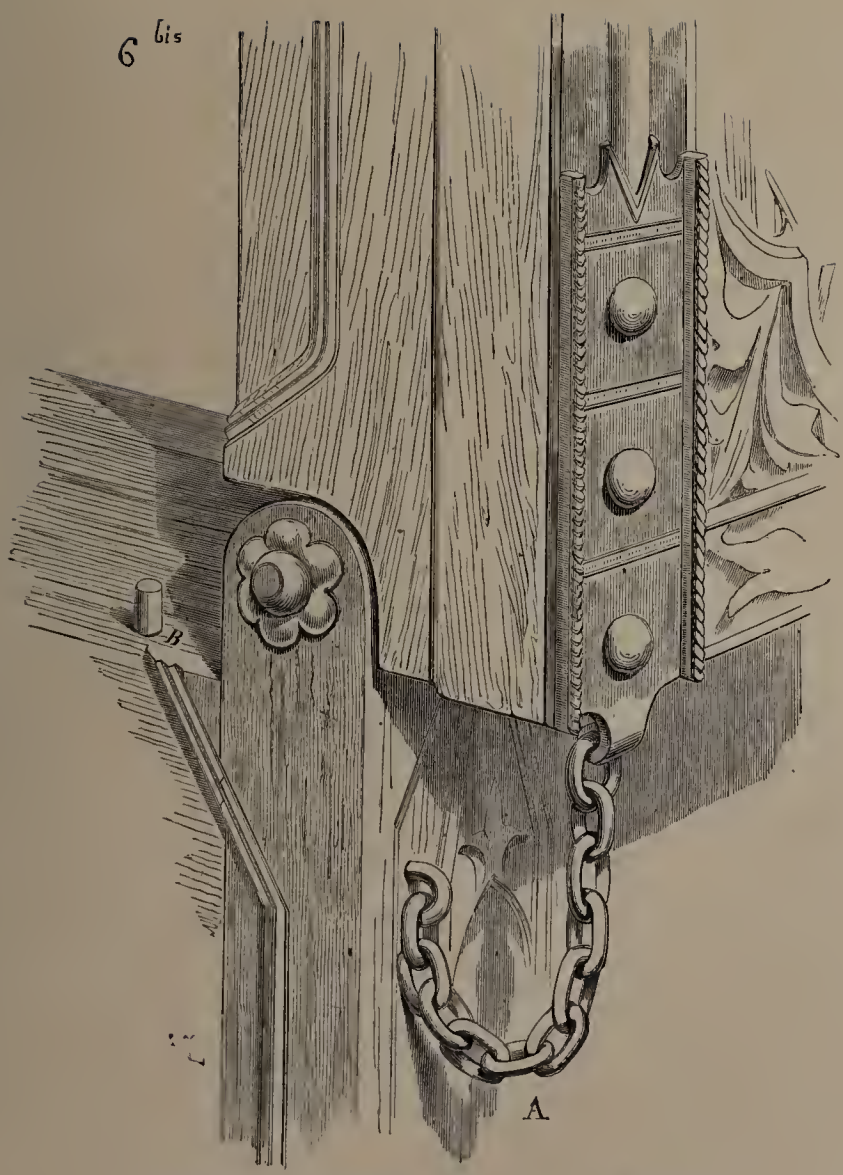
Le bon connétable préludait ainsi aux nobles jeux de la guerre ; forcer les coffres de sa mère ne devait point, en effet, effrayer celui qui sut si bien mettre à mal ceux du pape au profit des malandrins et des tards-venus composant l'armée qu'il menait combattre en Castille.

Un curieux écho du moyen âge nous arrive si l'on consulte les règlements édictés par Saint Louis dans le but de réformer le système des corporations. Après avoir pris avis des intéressés, il chargea les maîtres de chaque corps de métier de rédiger, sous la direction d'Etienne Boileau, prévôt de Paris, le code commercial connu sous le nom d' « Etablissements des métiers de Paris. » Pour la première fois les anciennes coutumes usitées en matière de commerce furent rédigées et les attri-

butions de chaque métier ou corporation déterminées d'une manière précise. En examinant ces intéressants documents, on voit que les *huchiers* ou *huchers* faisaient partie de la corporation des charpentiers. Leur travail se ressentait certainement de ce voisinage dont la hache est le meilleur argument; il était d'aspect assez grossier, sans la moindre visée artistique et d'un usage répandu dans le populaire : c'était le meuble courant.

Les ébénistes, que l'on appelait aussi *tablettiers*, s'appliquaient aux ouvrages plus fins et plus recherchés. Ils employaient des bois précieux, de l'ivoire, de la corne, des métaux et se montraient assez habiles dans les incrustations. Ce sont eux qui produisaient ces coffres et ces coffrets dont il sera parlé plus loin, réunissant une architecture délicate et de bon goût à des sculptures d'une naïveté souvent exquise. Ils paraissent surtout s'être consacrés aux meubles portatifs destinés à faciliter les déplacements de leurs propriétaires; ils seraient, sous le nom de *huchiers-tablettiers*, les ancêtres des fabricants d'articles de voyage d'aujourd'hui; en tous cas ils sont assurément les précurseurs des menuisiers de l'Administration des Pompes funèbres, ainsi qu'on en va juger :

« Les ouvriers, dit le règlement des patrons « huchers d'Etienne Boileau, ne pourront travailler « chez les clients du maître hucher que par son « ordre; de plus, défense est faite aux maîtres de



BAHUT DU MUSÉE DE CLUNY (ouvert)

(*Dict. de Mobilier*, Viollet-le-Duc).

« procurer outils aux ouvriers qui ne travaillent « qu'à la tâche ou à la journée, de même défense « de louer huches à gens morts. »

Nous comprenons la vente, mais la location ?

Plus tard, les bahutiers ou coffretiers-malletiers s'organisèrent en une corporation dont les statuts furent élaborés en 1596. La maîtrise fut fixée à 750 livres avec le brevet et ne put s'obtenir qu'après cinq ans d'apprentissage suivis de cinq autres années de compagnonnage. Le travail fut interdit à ces artisans avant cinq heures du matin et après huit heures du soir à cause du grand bruit qu'il nécessitait. C'est probablement de cette époque et à cause de cette interdiction que l'esprit public, toujours frondeur, mit au jour le gros calembourg suivant, en parlant sans doute d'un homme à l'intelligence peu développée :

Il raisonne comme un coffre !

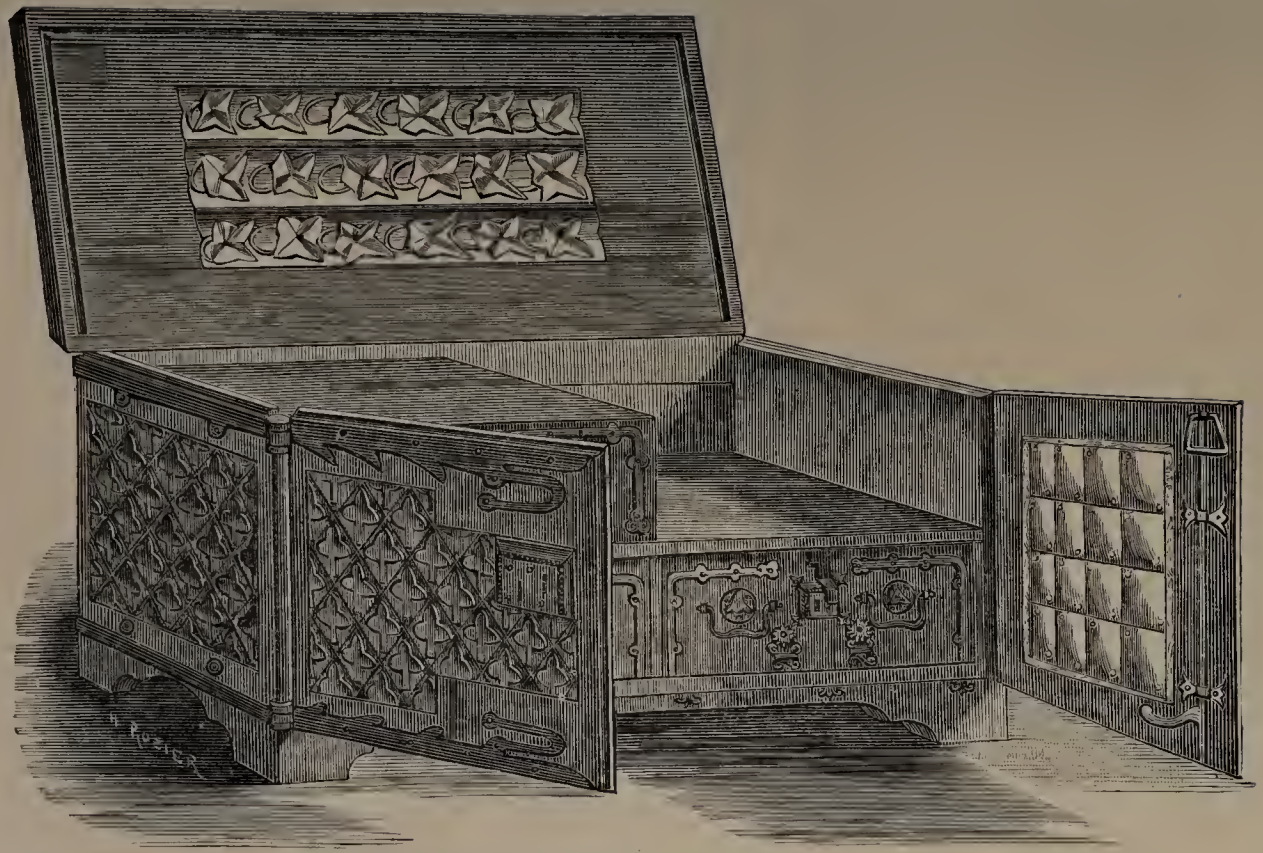
en jouant sur le mot résonner.

Les huchiers-bahutiers adoptèrent pour patron saint Jean de la Porte-Latine.

Les bahuts ne conservèrent pas plus tard que le XIVe siècle, le caractère de coffre ferré. Lorsque les intérieurs d'appartements reçurent de riches boiseries, de somptueuses tentures, etc., on abandonna petit à petit le coffre uni, on rendit les ais plus épais pour pouvoir les sculpter à plein bois et les huchiers furent réputés et devinrent des artisans habiles.

Au XVe siècle, on renonça aux ais épais pour former des panneaux assemblés par des montants et des traverses. Les pentures furent remplacées par des ouvrages de serrurerie moins apparents mais délicatement travaillés.

A titre d'exemple de ce qui précède, nous donnons page 95, la vue d'une huche du XIVe siècle; on voit, qu'on faisait alors des meubles énormes contenant des coffres. Le devant est divisé en deux vantaux retenus par une feuillure, un loqueteau et le moraillon attaché au couvercle. Cette disposition est nécessaire pour pouvoir tirer les coffres, dont le nombre est de quatre, qui sont séparés par une tablette de façon à ce que ceux du dessus n'appuient pas directement sur ceux du dessous et qu'on puisse les tirer tous à volonté. Quand on partait en voyage, on mettait dans l'un de la vaisselle, dans l'autre du linge, dans le suivant des habits et enfin, dans le quatrième, des armes. Chaque coffre est encore divisé en trois petits tiroirs de sorte que, par exemple, dans celui de la vaisselle on mettait séparément l'argenterie, les bijoux et les épices ou dragées. La huche entière étant soigneusement fermée, on l'enveloppait dans des peaux munies de boucles qui servaient à l'attacher et l'on pouvait, à volonté, la placer sur des bêtes de somme ou sur un chariot. Voulait-on retirer les coffres intérieurs de la huche? on les chargeait à part, on ôtait la tablette mobile de séparation et l'on remplissait l'intérieur du meuble



GRANDE HUCHE de voyage en bois de châtaignier. XIVe siècle (d'après nature)

de courtines, de fourrures, de tapis, de draps, que l'on ne voulait point laisser à la poussière ou qui auraient pu être mangés par les rats. Les caisses intérieures sont munies de charnières, de façon que le devant, le derrière, le dessus et les côtés s'abaissent et que l'on puisse, en accomplissant cette rapide opération, voir immédiatement le contenu des différents coffres. On avait en outre placé une poignée devant et une autre de chaque côté, pour aider à soulever ou à tirer chacun de ces meubles-compartiments.

Vers le XVe siècle, ainsi que nous l'avons dit plus haut, on renonça aux ais à plein bois pour former des panneaux plus minces, assemblés par des montants et des traverses On commença à recouvrir plus fréquemment les bahuts de cuir cordouan ou de Venise, les coffres moins riches le furent de cuir ordinaire que l'on gaufra et qu'on enjoliva de toutes manières. Les ustensiles de voyage devinrent infiniment moins lourds et plus portatifs : on s'acheminait déjà très sensiblement vers la construction légère et solide, tout à la fois, des temps modernes.

Mentionnons en terminant que, fréquemment au moyen âge, lorsque l'on désirait voyager, on accompagnait le bahut renfermant la partie encombrante des vêtements et des objets divers que l'on emportait, d'un autre coffre de voyage moins volumineux appelé *malle* ou *malette*. Ces petits meubles ressemblaient à des ballots fermés par

des courroies et étaient recouverts le plus souvent en drap vert. Geoffroy Fleuri, dans ses *Comptes de l'argenterie des rois de France au XIVe siècle* (publ. par L. Douët d'Arcq), nous dit :

« Pour quatre malles à la garde-robe du com-
« mun, 40 s. pour pièce, valent 8 l. Pour une grant
« malle à chevaliers nouviaus, 30 s. Item 2 aunes
« de vert (drap), pour faire malles. »

Il nous reste à entretenir nos lecteurs d'un meuble facilement transportable, qui joua un rôle sérieux au moyen âge : nous voulons parler du coffret.

Le coffret ou écrin, servait aux dames pour y enfermer leurs bijoux, aux hommes, pour y tenir à l'abri leurs titres de noblesse ou de propriété, voire même leur argent. Certains de ces coffrets, aux dimensions minuscules, sont de simples écrins, d'autres sont assez volumineux pour égaler en grandeur une petite malle d'aujourd'hui. En tous cas, la plupart sont ciselés, ornementés, travaillés à loisir, et méritent une sérieuse attention.

Le premier que nous examinerons est celui de la duchesse de Bourgogne; c'est un écrin en ivoire, (voir page 99), remontant au XIIIe siècle, sculpté et ouvragé très finement avec des peintures au pinceau en bleu ou en or, sur les vêtements des personnages, qui font ressortir d'une façon saisissante la matité ivoirine des visages et des mains.

Les charnières, les poignées et le moraillon sont en argent ciselé. Sur le devant de l'écrin et au

ECRIN EN IVOIRE du XIIIe siècle (d'après nature).

milieu, se dresse la Loyauté, debout, s'appuyant d'une main sur un écu portant, gravées, deux mains entrelacées. A droite, trois jeunes damoiselles en des poses gracieuses, cueillent des fleurs et les tressent en guirlandes pour en faire des chapelets; à gauche, un chevalier et sa dame se divertissent en fredonnant un lai d'amour. Sur le côté droit, que notre gravure ne permet pas d'apercevoir, des chevaliers devisent de leurs faits amoureux, deux damoiselles les écoutent en se dissimulant derrière un arbre. Sur le côté gauche, deux nobles dames ont entamé une conversation animée qui semble écoutée par un seigneur d'aspect noble et sévère, tandis que de l'autre côté un chevalier murmure de douces paroles à une belle curieuse qui semble plus préoccupée de ce que se disent ses voisines que de ce que le gentilhomme lui balbutie dans l'oreille. Sur le derrière du coffre, on voit la Constance et, des deux côtés, des seigneurs et des dames qui se promènent par couples dans un jardin magnifique et vont boire à la fontaine du dieu Cupidon. La partie supérieure du coffret, qui forme couvercle, porte huit blasons sculptés, vraisemblablement les huit quartiers de la dame à qui appartenait le précieux écrin qui s'ouvre de la façon suivante :

Le dessus se sépare en deux plaques d'ivoire maintenues par le moraillon de la serrure et par deux charnières. Ces deux plaques renversées à droite et à gauche, tout le devant tombe d'une pièce et l'on découvre quatre tiroirs ornés de

feuilles et d'anneaux d'argent. Ces tiroirs, à l'angle externe du devant, ont une charnière sur laquelle ils tournent. Cet écrin, construit pour renfermer des objets à l'usage d'une femme élégante et riche, parfums, ustensiles de toilette, etc., a un devant qui tombe verticalement, lui donnant, quand il est abattu, l'aspect d'un mignon dressoir.

La gravure de la page 103 représente un petit coffre datant de la même époque et que Violet-le-Duc, dans son dictionnaire, prétend être un des plus anciens connus. Il fait partie de la collection du prince Soltykoff. Ce rare bibelot à 0,32 centimètres de longueur, 0,19 de largeur et 0,10 de hauteur ; il est en ivoire bordé de lames de cuivre finement gravées et représentant des oiseaux se regardant deux à deux. Des rosaces assez gracieuses portent comme rayons intérieurs des feuilles joliment sculptées. Le coffret est intact sauf la serrure et l'anse qui ont été refaites vers le XVe siècle.

La gravure de la page 107 nous reproduit le fameux coffre de chêne dur de l'église de Saint-Trophime d'Arles, qu'on prétend remonter au XIIe et que nous croyons dater de la fin du XIIIe siècle. La forme en est assez massive et la conservation dans un bien mauvais état. Les figurines, dont on distingue les silhouettes accouplées ont été mutilées et martelées par les fanatiques qui envahirent l'église pendant la guerre des Albigeois. Ce coffre a dû contenir des reliques.

Le coffret que nous donnons page 111, date du

COFFRET DU XIIIe SIÈCLE

Provenant de la Collection du prince Soltykoff (d'après nature)

XIVe siècle et provient de la collection de M. de Gérente. Il est de fabrication rhénane, en bois de châtaignier, avec anses et ferrures en fer. Dans sa massiveté carrée, son aspect est assez élégant ; le médaillon de gauche représente une femme à genoux, agitant une branche de fleurs dans sa main gauche et de la droite indiquant le ciel : quelque sainte, probablement. Le médaillon de droite offre aux yeux un chevreuil dressé sur ses pattes de derrière. Les pentures du couvercle sont supérieurement travaillées, agrémentées de volutes de fer chanfreiné et d'un seul morceau. L'aubronnière de la serrure affecte la forme d'un z renversé et est ciselée au burin, les clous ont été étampés à chaud et repris en ciselure. La serrurerie de ce spécimen est très intéressante.

Un autre coffre assez curieux est celui qui est représenté page 115 et qui appartint autrefois à cette famille de pillards du moyen âge, qu'on appelait les sires de Coucy. Il a la forme d'une malette et porte aux deux faces principales deux anneaux qui permettaient d'y passer des bâtons pour en faciliter le transport. Ce meuble a la face d'ouverture sur un de ses petits côtés, celui que notre gravure représente est porteur de la serrure. Il est en bois de chêne dur, recouvert de cuir rouge sur lequel sont fixées des plaques de fer, ajourées dans certains endroits et pleines dans d'autres. Il fut donné à l'église de Saint-Bertrand de Comminges, qui le conserve encore aujourd'hui dans son trésor, par le sire de

Coucy qui mourut en 1515. Il contenait ses parchemins de famille après avoir renfermé jadis la lettre et le cœur de Raoul de Coucy, légués à la dame de Fayel et rapportés en France par son écuyer Gobert.

Le dernier coffret que nous ayions à mentionner et que nous avons tenu à isoler un peu de ceux qui précèdent, est d'une importance capitale aussi bien au point de vue historique qu'à celui de la construction : c'est le coffret de Saint-Louis. (Voir page 119) Sa date est fort ancienne, c'est un des rares objets de ce temps auquel on puisse sûrement assigner une époque de fabrication.

Ce spécimen incomparable, témoignage encore vivant de la piété du grand roi du moyen âge, lui servait à renfermer son cilice, c'est-à-dire le vêtement rempli à l'intérieur d'un poil rude et piquant, que l'on portait sur la peau afin de souffrir par dévotion. On conserve à l'église Saint-Aspais de Melun, la haire ou chemise de crin qui servait aux austérités de Saint-Louis, et dans le trésor de Notre-Dame de Paris, les *escourgettes* ou chaînettes de fer avec lesquelles il se faisait infliger la discipline par son confesseur.

Le coffret destiné au cilice avait été donné par Philippe-le-Bel à l'abbaye de Notre-Dame-du-Lys, fondée en 1244, puis enrichie par Saint-Louis en 1248. Lors de la suppression de l'abbaye en 1793, il échut en partage à l'église de Dammarie qui dépen-

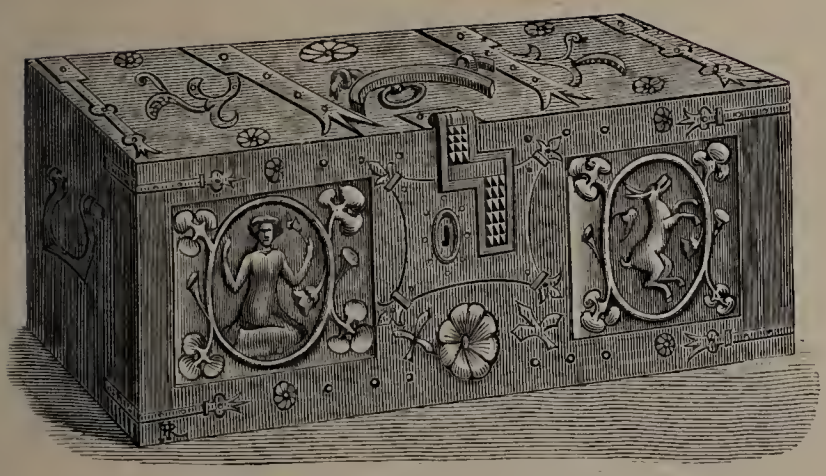
COFFRET DE SAINT-TROPHIME D'ARLES, XIIIe siècle (d'après nature).

dait de ce monastère. C'est une cassette en bois de hêtre, longue de 34 centimètres, large de 18 et haute de 15, surmontée d'un couvercle dont la saillie forme entablement, et enduite sur toutes ses faces d'un vernis vert foncé que fait briller une feuille d'argent placée dessous de manière à lui donner l'air de laque de Chine. On y compte quatre-vingt-huit pièces d'applique émaillées, gravées, ciselées ou repoussées, et une infinité de clous dorés qui ornent d'enroulements les espaces intermédiaires. Parmi ces pièces, il y a 43 écussons armoriés et coloriés en émail ; il y en avait quarante-neuf mais six ont été détachés et se sont perdus. Les armes de France et de Castille y sont figurées vingt-quatre fois ; les autres écus représentent les armes des parents ou alliés du roi ou de ceux qui lui étaient le plus chers parmi les barons, qui s'étaient croisés avec lui et qu'il avait adoptés pour frères d'armes. Ce sont les blasons de Castille, de Toulouse, de Jérusalem, de Bar, de Champagne, de Bretagne, de Flandre, de Navarre, d'Angleterre ; ceux du sire de Coucy, du comte de Dammartin, de Jean et Guillaume de Beaumont, du sire de Roye, du sire de Montmorency, de Jean de Dreux, du sire de Montfort, de Pierre de Courtenai, de Jean Mallet, sire de Graville, de Jean d'Harcourt et d'un Guillame d'Yerre.

Pour varier, vingt-quatre médaillons en cuivre travaillés de diverses manières alternent avec les blasons et représentent des sujets empruntés pour la plupart aux bestiaires et dans lesquels les yeux

des animaux sont figurés par des perles d'émail imitant la turquoise. Au dos de la cassette, il n'y a point d'armoiries mais des médaillons en cuivre gravé représentant des scènes qui paraissent empruntées aux légendes populaires du temps et dans lesquelles les personnages se détachent sur un fond d'azur. Quatre encoignures émaillées aux armes de Castille consolident l'assemblage des côtés de la cassette; deux autres, aux armes de France, retenaient le panneau du fond ; les quatre angles du couvercle sont aussi garnis de coins émaillés dans lesquels s'enchâssent de gros cabochons de cristal sertis sur des paillons de clinquant pourpre, afin de produire des reflets rosés; un énorme dragon, aux puissantes griffes, aux yeux d'émail étincelant, tient dans sa gueule le loquet ou moraillon qui s'abaisse sur le trou de la serrure, et semble en défendre l'entrée ; ses ailes émaillées aux trois couleurs, bleu, blanc et rouge, enveloppent son corps moitié de poisson, moitié de serpent, qui se termine par une queue trifurquée ; les charnières se meuvent entre les dents de quatre monstres de la même espèce qui rappellent cette fiction, si fréquente chez les romanciers du moyen âge, de trésors placés sous la garde de dragons ailés. Enfin la poignée qui sert à porter la cassette est formée d'anneaux imitant le corps d'un reptile et terminée par deux têtes de serpent.

Ce coffre est un splendide type d'un genre qui, sans être commun à cette époque, se faisait



COFFRET DU XIVe SIÈCLE

En bois de châtaignier, provenant de la collection de M. de Gérente
(D'après nature)

néanmoins d'une manière assez appréciable ; malheureusement nous n'en possédons plus qu'un nombre très restreint d'exemplaires. Celui-ci, qui appartenait à un roi, était d'une richesse et d'un travail admirables : tous n'étaient pas si beaux, loin s'en faut mais, hâtons-nous d'ajouter aussi que tous étaient ornés de ciselures portant la marque du bon goût des artistes de ce temps. Le coffret de Saint-Louis appartient aujourd'hui au musée du Louvre.

Dans un des chapitres précédents, nous avons parlé des moyens de locomotion usités sous les Mérovingiens. Nous avons eu l'occasion de décrire ces chars grossiers, à peu près analogues aux tombereaux que l'on emploie aujourd'hui dans quelques campagnes retirées, mais encore alourdis par les épais disques de bois qui leur servaient de roues. Ces chars, chantés par Boileau et qu'il nous décrit, attelés de bœufs qui :

> . . . . . d'un pas tranquille et lent
> Promenaient, dans Paris, le monarque indolent.

ces chars, disons-nous, s'étaient petit à petit perfectionnés. Aux roues pleines, on avait substitué les roues rayonnées sur un moyeu central, semblables à celles dont nous nous servons aujourd'hui. Néanmoins, de l'examen de la fameuse tapisserie de Bayeux, dont nous parlerons plus loin, et d'une miniature extraite d'un vieux missel (anc. fonds

Saint-Germain, n° 37) nous concluons à une légère différence ; au lieu d'être ronds ou méplats comme aujourd'hui, les rayons de roues affectaient la forme de fuseaux à filer, c'est-à-dire qu'ils présentaient un épais renflement au milieu de leur longueur sans doute pour obvier à une rupture redoutée du rayon. Plus tard, cette crainte disparaît car nous voyons le rayon de roue se composer purement et simplement d'une pièce de bois du même calibre d'un de ses bouts à l'autre.

Jusque sous le règne de Saint Louis, les voitures ne firent aucun progrès dans la forme de leur caisse. C'étaient de véritables charettes, non suspendues, montées sur quatres roues, auxquelles on attelait un ou plusieurs chevaux montés de postillons. Après son règne on commence à voir poindre une tendance à plus de confortable mais seulement dans l'aménagement intérieur de la caisse et non dans la construction. Pendant de longues années encore, en France, la voiture demeurera à l'état rudimentaire.

Nous avons précisément relaté l'existence d'un service de voitures publiques sous le règne de Childebert ; cette institution acquit depuis une telle faveur qu'au XIIIe siècle il fallut promulguer des lois somptuaires pour interdire ce genre de locomotion aux classes moyennes. Les femmes nobles et les prêtres voyageaient dans des chariots qui étaient tous à quatres roues égales de diamètre, avec brancards ou timons, avec attelages

COFFRET DU XVe SIÈCLE

Ayant appartenu aux sires de Coucy.
Conservé dans l'eglise Saint-Bertrand de Comminges (d'après nature).

accouplés ou en flèche. La carcasse de ces voitures, si nous pouvons nous exprimer ainsi, était il est vrai fort simple de forme, mais le goût du temps la recouvrait de peintures, de dorures, d'étoffes posées sur des cercles assemblés en dôme au-dessus du véhicule. A l'intérieur, des banquettes surchargées de coussins garnis de fanfreluches, de glands ou de crépines, permettaient aux voyageurs de s'asseoir. On entrait dans ces chars par derrière en s'aidant soit d'une borne, soit d'un escabeau. L'entrée se fermait ensuite par des chaînes ou par une barre d'appui. (Voir page 123)

Jusqu'à la fin du XVe siècle, le coffre reposa sur deux essieux, sans ressorts ni courroies et comme ils étaient fixes et parallèles, il fallait s'y prendre de très loin pour tourner ; ce qui, avec l'état des routes et des chemins en ces temps reculés, n'était pas toujours facile. Il était à peu près impossible d'exécuter cette manœuvre à moins de 80 degrés ; tourner plus court c'eût été exposer les voyageurs à un désagréable pêle-mêle avec leurs coussins et leurs couvertures, dans la boue des fondrières. Comme on le peut penser, la lenteur des chariots du moyen âge était extrême ; il fallait des journées entières pour accomplir le plus simple trajet. A cette époque, aller de Paris à Saint-Germain était un lointain voyage. Ne vit-on pas, bien plus tard, sous Louis XIV, la Cour mettre deux jours pour aller du Louvre à Fontainebleau ?

Quelle que fût la naïveté de leur construction, il

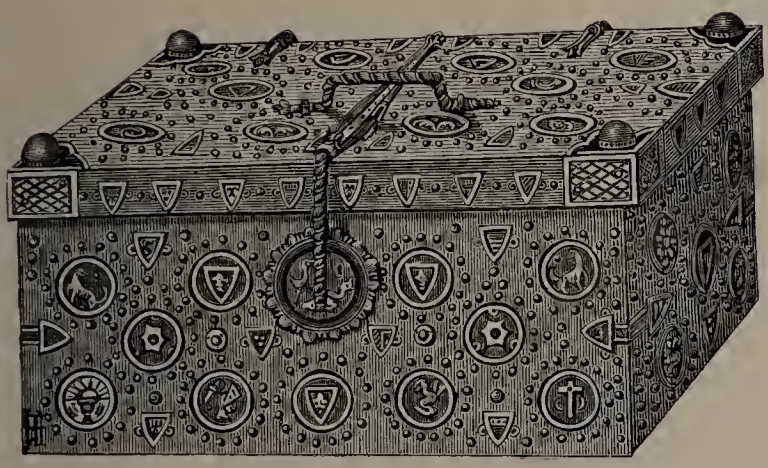
est certain que les voitures des XIIIe et XIVe siècles étaient fort richement décorées. Dans le *Roman de la Rose,* l'un des auteurs, Jehan de Meung, surnommé Clopinel, qui vivait vers 1320, décrit ainsi le char de Vénus :

Bians fu li chars à quatre roës,
D'or et de pelles estelés
En leu de chevaux atelés
Ot es limons huit colombiaus
Pris en son colombier moult biaus (1).

Au XIVe siècle, Eustache Deschamps, dans son *Miroër du Mariaige*, énumérant toutes les charges qui incombent au mari *pour le mesnage soustenir avecque les pompes et grans bobans des femmes*, fait dire à l'une d'elles :

Et si me fault bien, s'il voust plest,
Quand je chevaucheray par rue,
Que j'aye ou cloque (2) ou sambue (3)
Hacquenée belle et amblant
Et selle de riche semblant,
A las et à pendans de soye;
Et se chevauchier ne povoye,
Quant li tems est frès comme burre,
Il me fauldrait avouër un curre (4)
A cheannes, bien ordonné,

1. Le Roman de la Rose, édit. de M. Méon (Paris, 1814), t. III, p. 83
2. Manteau.
3. Capote pour monter à cheval.
4. Char.



COFFRET DE SAINT-LOUIS,

Musée du Louvre (d'après nature .

Dedenz et dehors painturé,
Couvert de drap de camocas (camelot)
Ie voy bien femmes d'avocas
De poures bourgeoys de villaige
Qui l'ont bien; pourquoy ne l'arai-je,
A quatre roucins atelé ? (1)

Il fallait donc pour voyager à une femme de qualité, au quatorzième siècle, une haquenée et une voiture attelée lorsque le temps était mauvais : les petites bourgeoises en usaient bien de la sorte !

Les chars du moyen âge étaient généralement de très grande dimension et pouvaient contenir une dizaine de personnes. La couverture était placée sur une armature en bois, percée de trous latéraux, fermée par des rideaux ou bien sur des cercles ou des montants permettant de la rabattre et de la lever à volonté.

Les chariots d'honneur différaient peu des voitures de voyage, seule la décoration devenait plus importante.

Dans un manuscrit de la fin du quinzième siècle, on trouve une miniature représentant un triomphateur rentrant dans sa ville, assis sur un char surmonté d'un dais. Dans la main droite il tient une épée nue et dans la gauche, une corde au bout

(1) Poésies morales et hist. d'Eustache Deschamps, édit. Crapelet, un vol. Paris, 1832, p. 207. (Eustache Deschamps, écuyer des rois Charles V et Charles VI, châtelain de Fismes et bailli de Senlis, auteur de la Satire " *Le Mirouër de Mariaige* ", longue énumération des charges qu'entraîne le mariage pour un gentilhomme.)

de laquelle sont ses prisonniers attachés par le cou. Le corps du véhicule, qui paraît assez vaste, est couvert d'une tente ornée d'une crête d'épis avec bannières et pennons armoriés, décorés d'inscriptions et de franges d'or. Ces chars de cérémonie étaient peu employés ; le roi, la reine, les princes et les puissants feudataires de la couronne étaient seuls autorisés à y monter.

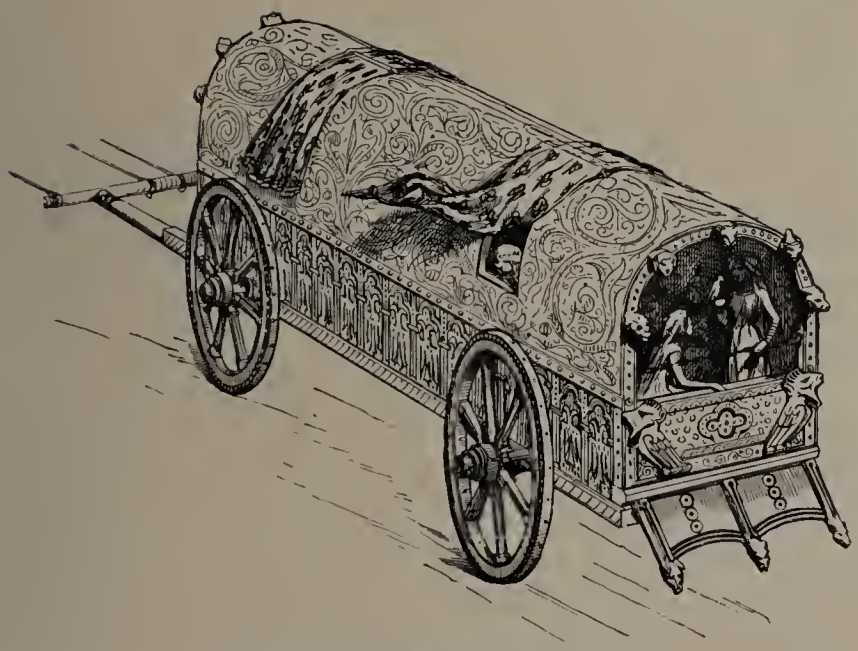
« La lictière de la royne de France estait adextrée « du duc de Bourbon et de Touraine secondement « et au milieu adextraient la lictière du duc de « Bourgogne et de Berry, et je vous dy que la lic- « tière de la royne estait très riche et ornée. »

Pour l'enterrement d'un prince, on portait le corps sur un chariot. Nous retrouvons dans une chronique consacrée à la mort du duc de Bourgogne, Jean-Sans-Peur, par Monstrelet, à la partie traitant des funérailles (15 septembre 1419) :

« Le corps gisait dans son chariot, recouvert « d'ung drap d'or et de pourpre. »

A la Renaissance, la forme des chars changea un peu en ce qui concerne les entrées ; on en fit deux latérales, entre les deux roues. Le char dont nous donnons la gravure page 127 est de cette époque.

Ce chariot, construit en sapin, existe encore. Les deux banquettes se regardent, elles peuvent donner place à trois personnes de chaque côté. Le plancher et les accoudoirs se recouvraient de tapis épais et de coussins mobiles. On aperçoit, au milieu de la caisse, la naissance d'un escalier en bois qui



UNE VOITURE AU XVe SIÈCLE.

(*Dictionnaire du Mobilier*, Viollet-le-Duc, tome I).

servait à monter ; on pressent un second escalier de l'autre côté. On plaçait aussi quelquefois, au-dessus de chaque banquette, une capote qu'on pouvait lever à volonté ; ces sortes de véhicules prenaient le nom de coches de terre, par opposition au coche d'eau dont nous parlerons ultérieurement.

Les voitures ne devinrent suspendues que vers la fin du seizième siècle. Le système amortisseur consistait tout simplement en deux courroies passant sous la caisse, ce qui leur fit donner le nom de *char branslant.*

Les charrettes à deux roues étaient semblables à celles dont on se sert de nos jours dans l'armée, sous le nom de *voitures régimentaires* : une caisse à clairevoie posée sur un essieu et voilà tout. On les attelait de préférence avec un seul cheval ou un seul âne.

Les charrettes à bras, si usitées aujourd'hui, étaient connues au moyen-âge comme on peut s'en rendre compte en examinant les tapisseries de Saint-Médard.

C'est également sur une tapisserie que nous trouvons des documents aussi précis que possible sur les moyens de voyage et de transport au temps de la conquête de l'Angleterre par les Normands. Nous voulons parler du précieux ouvrage de la comtesse Mathilde de Flandre, femme de Guillaume-le-Conquérant. Cette célèbre tapisserie était conservée depuis la fin du onzième siècle dans l'église cathédrale de Bayeux ; elle est aujourd'hui exposée

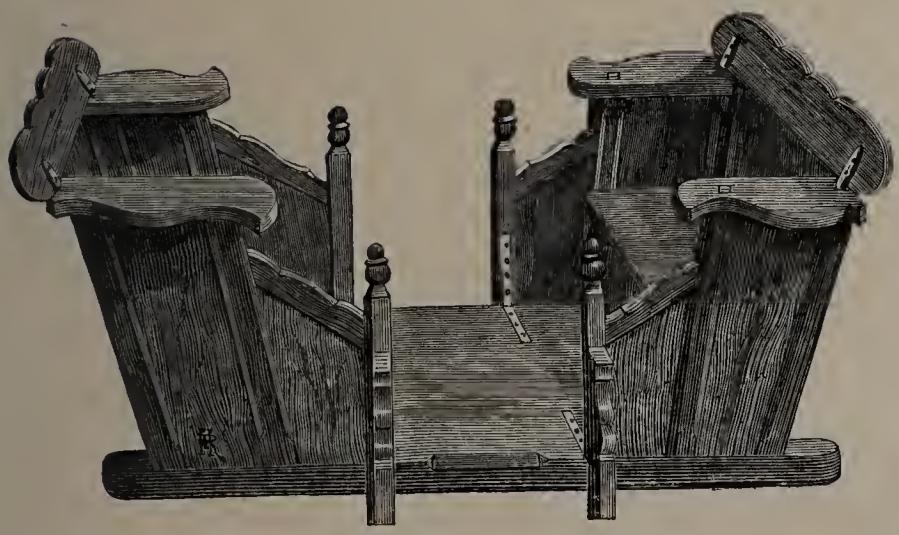
à l'étude et à la curiosité dans la bibliothèque de cette ville. Elle consiste en une pièce de toile de lin de 50 centimètres de hauteur sur 70 mètres de long et elle est consacrée à glorifier la conquête qui immortalisa le farouche duc de Normandie. Les figures sont tracées avec de la laine couchée et croisée ; elles sont accompagnées de légendes latines qui expliquent chaque action. C'est un croquis rapide mais qui représente avec une abondance et une fidélité inappréciables les faits, les cérémonies, les meubles, les costumes, l'attitude et presque la figure des hommes du onzième siècle. Histoire tracée par l'aiguille d'une femme, la tapisserie de Mathilde de Flandre est plus riche de détails et de vérité que tout ce qu'on peut trouver dans les récits des chroniqueurs.

La première scène représentée par la tapisserie est surmontée de l'inscription suivante :

HIC : WILLEIM DVXIVSSI
NAVES : EDI FICARE (1)

Le Conquérant est entouré de ses conseillers dont l'un est assis sur une banquette ornée un peu moins élevée que la chaise ducale du futur roi d'Angleterre. Les attitudes sont celles d'une discussion vive et contradictoire, tout le monde a l'air de parler à la fois, même un quatrième personnage

(1) Ici, Guillaume fait construire des navires.



CAISSE DE VOITURE DE VOYAGE

Du XV• siècle, conservée à la Douane de Constance (d'après nature).

au long corps dégingandé, au nez en bec d'oiseau de proie et qui tient un petit modèle de gouvernail dans la main droite.

Plus loin, les résultats du conseil tenu précédemment ne se sont point fait attendre : de sérieux préparatifs d'embarquement d'armes et de munitions occupent de nombreux personnages. Ici, deux hommes lourdement chargés peinent sous le poids d'une armure couverte d'écailles de fer dans les manches de laquelle on a passé un bâton qu'ils appuient sur leurs épaules ; là, d'autres valets portent des haches, des heaumes, des cuirasses et des épées. Dans un coin de la tapisserie, deux personnages attelés chacun à une bricole analogue à celle dont se servent les gens qui mènent des voitures à bras, halètent, dans l'attitude lamentablement naïve des dessins du moyen âge, en traînant une voiture composée d'un long tonneau cerclé de fer surmonté d'un ratelier d'armes, dans lequel sont dressés des piques et des heaumes. Les rayons des roues sont fusiformes et celles-ci ne sont pas cerclées de métal.

En continuant l'examen de la tapisserie, on arrive à l'endroit où sont représentés les navires qui emportent l'aventurier normand et son armée. Le mât d'une des galères est terminé par un écusson surmonté lui-même d'une croix. Les voiles sont gonflées à se rompre et les guerriers, leurs boucliers couchés à côté d'eux, devisent pendant que les matelots travaillent à la manœuvre. La

poupe est terminée par une tête de lion, la proue porte un bouffon en bois sculpté, d'une main tenant un petit drapeau, de l'autre, sonnant de l'olifant. Une autre galère contiguë enmène avec elle de la cavalerie.

Mais laissons la description de navires dont la construction ne rentre pas dans notre sujet et revenons aux moyens de transports terrestres.

Outre le char, le chariot et la charrette, un des moyens les plus usités de voyager était la litière. On appelait ainsi un lit couvert ou non d'un dais complété lui-même par des rideaux, posé sur un brancard et porté par deux chevaux. Les brancards étaient longs et flexibles, de façon à amortir les secousses produites par la marche; on faisait porter ces brancards sur un harnais posé sur le dos du cheval. Ce mode de locomotion, étant donnée l'absence presque complète de routes, était encore plus employé que le voyage par chariots.

Dans nos plus vieilles chroniques nous retrouvons des passages où il est parlé de litières.

Dans le *Roman du Renart :*

I vist une tout gentils geline
Que l'on omenoit en litière
Fete autresi con une biere. (1)

Dans un manuscrit aussi rare que curieux, « Li Roman de Robert le Dyable » (XIVe siècle), l'empe-

(1) Roman du Renart, vers 9978 et suivants.

reur de Rome, pour empêcher le duc de Normandie de se faire ermite :

.... a mendé les charpentiers,
Et fet une litière ovrer,
Apareiller et manovrer,
Puis fait mettre Robert de seure
Qui avec lui plus ne demeure.

Dans les cérémonies publiques, les princesses étaient le plus souvent portées en litière. C'est ainsi qu'Isabeau de Bavière fit son entrée à Paris en 1389, le 20 juin. Froissart et Godefroy, dans le *Cérémonial Français*, ont décrit les magnificences de cette fête. « La royne estoit en lictière décou-« verte, si richement parée que rien n'y failloit. »

Lorsque Blanche de Bourbon, sœur du roi Charles V (de France), épousa Pierre le Cruel, roi de Castille et de Léon, un état des dépenses du mariage fut dressé. Ce document a été recueilli par M. L. Douët d'Arcq et publié par lui en 1851 (Comptes de l'argenterie des rois de France au XIVe siècle). Nous en extrayons la nomenclature de toutes les pièces qui composaient la lictière de la reine : « Ce sont deux pièces de drap d'or et de soye « tenans sur l'azur pour housser ladicte lictière par « dedens après la painture ; six aunes d'escarlate « vermeille pour couvrir ladicte lictière et housser « le fonz d'icelle ; huict aunes de toille vermeille « pour mettre dessoubs le drap d'or ; huict aunes de « toille cirée pour mettre dessoubs la toille teinte ;

« huict aunes de chanevaz à mettre entre l'escar-
« late et ladicte toille cirée; trois onces de soye
« à brouder les fenestres, les pendans (glands),
« les mantellez et les las de ladicte lictiere; sept
« quartiers d'ung marbré brun de graine à faire
« rayes, cousues doubles, pour mettre dessoubs
« les cloux; sept aunes d'ung autre marbré de
« Sainct-Odmer à faire une housse dessus et deux
« mantellez pour ladicte lictière; huict aunes de
« toille bourgoise pour faire une autre housse et
« deux mantellez. Il est donné cent quarante livres
« parisis à ung certain Robert de Troies, pour le
« fust (le charronnage) d'icelle lictière, pour la
« painture, pour les cloux dorez et autres qui y
« appartiennent, pour les pommeaux, aneaux et
« chevilètes à fermer ladicte lictière, tout de cuivre
« dorez et pour le harnois de deux chevaux, c'est
« assavoir selle, colliers, avallöueres et tout ce
« qui y appartient pour le dict harnois, fait de cor-
« douan (cuir de Cordoue) vermeil, garnis de cloux
« dorez et les arçons devant et derrière pains de la
« devise de ladicte lictière; ung tapiz provenant du
« mobilier de la reyne; deux pièces de velluau
« (velours) vermeil des fors, deux pièces de cendal
« verd des larges, ung quartier et demi de drap
« d'or et une demi-aune de camocas d'outremer. »

Olivier de la Marche, dans ses mémoires, raconte comment, pendant les fêtes données à la cour de Bourgogne en 1474, lors du mariage du duc Charles avec Marguerite d'York, sœur du roi d'Angleterre,

UNE LITIÈRE AU XIVe SIÈCLE

(Extrait du *Dictionnaire du Mobilier*, Viollet-le Duc, t. II).

le bâtard de Bourgogne qui avait été blessé dans un tournoi, se fit toutefois apporter en lictière couverte de drap d'or cramoisi : «..... et les che-
« vaux qui portoyent la lictière estoyent enharna-
« chés de mesme à gros boullons d'argent dorés. Il
« éstoit dedenz sa lictière, vestu d'une moult riche
« robe d'orfévrerie. Ses archers marchoyent autour
« de sa lictière, et ses chevaliers et gentils-hommes
« autour de luy; et certes il entra dedenz la lice,
« selon le cas, si pompeusement et par si bel ordre,
« qu'il ne sembloit pas estre un bâtard de Bour-
« gongne, mais héritier d'une des plus grandes
« seigneuries du monde. En cette ordonnance se
« fist amener jusqu'à un hourd qu'il avoit faict
« faire à ce propos au bout de la lice, sur lequel
« hourd fust sa lictière posée, et fust soudainement
« close et baillée; tellement qu'il fust hors du
« dangier de toute presse de chevaux. »

Olivier de la Marche, dans le même écrit, nous énumère ainsi la lictière du seigneur de Ravestain qui assistait aux mêmes fêtés :

« Suyvant le dict chevalier, venoit la personne
« de Monsieur Ravestain en une lictière richement
« couverte de drap d'or cramoisy. Les pommeaux
« de ladicte lictière estoyent d'argent, aux armes
« de mondict seigneur de Ravestain, et tout le
« bois richement pain, aux devises de mondict
« seigneur. Ladicte lictière estoit portée par deux
« chevaux noirs moult beaux et moult fiers; lesquels
« chevaux estoyent enharnachés de veloux bleu

« à gros cloux d'argent, richement; et sur iceulx « chevaux avoit deux pages vestus de robes de « veloux bleu, chargés d'orfèvrerie, ayant barrettes « de mesmes; et estoyent houssés de petits « brodequins jaunes, et sans esperons; et avoient « chascun ung fouet en la main. Dedenz ladicte « lictière estoit le chevalier, à demy assis sur de « grans coussins de riche veloux cramoisy; et le « fonz de sa dicte lictière estoit ung tapiz de Turquie. « Le chevalier estoit vestu d'une longue robe de « veloux tanné, fourrée d'ermines, à ung grand « colet renversé, et la robe fendue de costé, et les « manches fendues par telle façon, que quant il se « drécea en sa lictière l'on voyoit partie de son « harnois. Il avoit une barrette de veloux noir en « sa teste et tenoit toute manière de chevalier « ancien (vieux), foulé et débilité des armes porter. « Ladicte lictière estoit adextrée de quatre che- « valiers qui marchoyent à pié, grands et beaux « hommes, qui furent habillés de paletots de « veloux bleu, et avoyent chacun ung gros batton « en la main. »

Nous donnons, page 137, la lictière du seigneur de Ravestain. Elle est en bois, très finement sculpté et d'un beau style gothique. Ses brancards sont longs et flexibles, de manière à atténuer, dans une certaine mesure, le trot du cheval. Elle est conservée au musée de Coire.

On peut se faire une idée, d'après les quelques descriptions qui précèdent, de la magnificence avec

LITIÈRE DE VOYAGE
du seigneur de Ravestain, au XIVe siècle.

laquelle on ornait les litières et les chevaux au XIVe siècle, pendant la Renaissance, et même encore à la fin du XVIe siècle. Ordinairement les conducteurs de litières étaient à pied et menaient les chevaux par la bride; ou bien, si la route était longue, étaient à cheval des deux côtés des porteurs. En voyage la litière d'un seigneur considérable ou d'une dame, était accompagnée de nombreux serviteurs à pied et à cheval qui formaient comme une escorte autour d'elle.

On avait aussi de simples litières découvertes, sortes de brancards portés par deux chevaux, sur lesquels on enlevait les combattants blessés dans un tournoi pour les transporter à leur hôtellerie.

CHAPITRE VI

Procédés de fabrication des meubles

AU MOYEN-AGE.

Viollet-le-Duc, dans le savant et consciencieux ouvrage qu'il a écrit sur le meuble : « Dictionnaire raisonné du mobilier français, » (1872. Tome I, pages 370 et suivantes), a réuni à l'aide d'une fable ingénieuse les indications que lui avaient suggérées ses patientes recherches et son profond savoir. Il est arrivé à faire revivre, d'une manière saisissante, les procédés et les coutumes des huchiers, des écriniers, des serruriers, des charpentiers, etc., etc., en s'inspirant des vieux ouvrages sur la matière. Nous lui empruntons les passages ayant trait aux trois premières des professions que nous venons de citer :

LE HUCHIER

Les huchiers, au XIIIe siècle, fabriquaient des portes, des fenêtres, des volets, des coffres, des

bahuts, des armoires, des bancs (1). Cet art équivalait à celui de menuisier. Défense leur était faite de prendre des ouvriers tâcherons. Ils étaient compris dans la classe des charpentiers (2); c'est qu'en effet les meubles, à cette époque, aussi bien que la menuiserie, étaient taillés et assemblés comme de la charpenterie fine. Les bois étaient toujours employés de fil, assemblés à tenons mortaisés, chevillés en bois ou en fer. Le règlement d'Etienne Boileau était formel à cet égard :

« Item ne huchier ne huissier ne peuuent ne ne « doivent faire ne trappe ne huis ne fenestre, sans « gouions de fust ou de fer. »

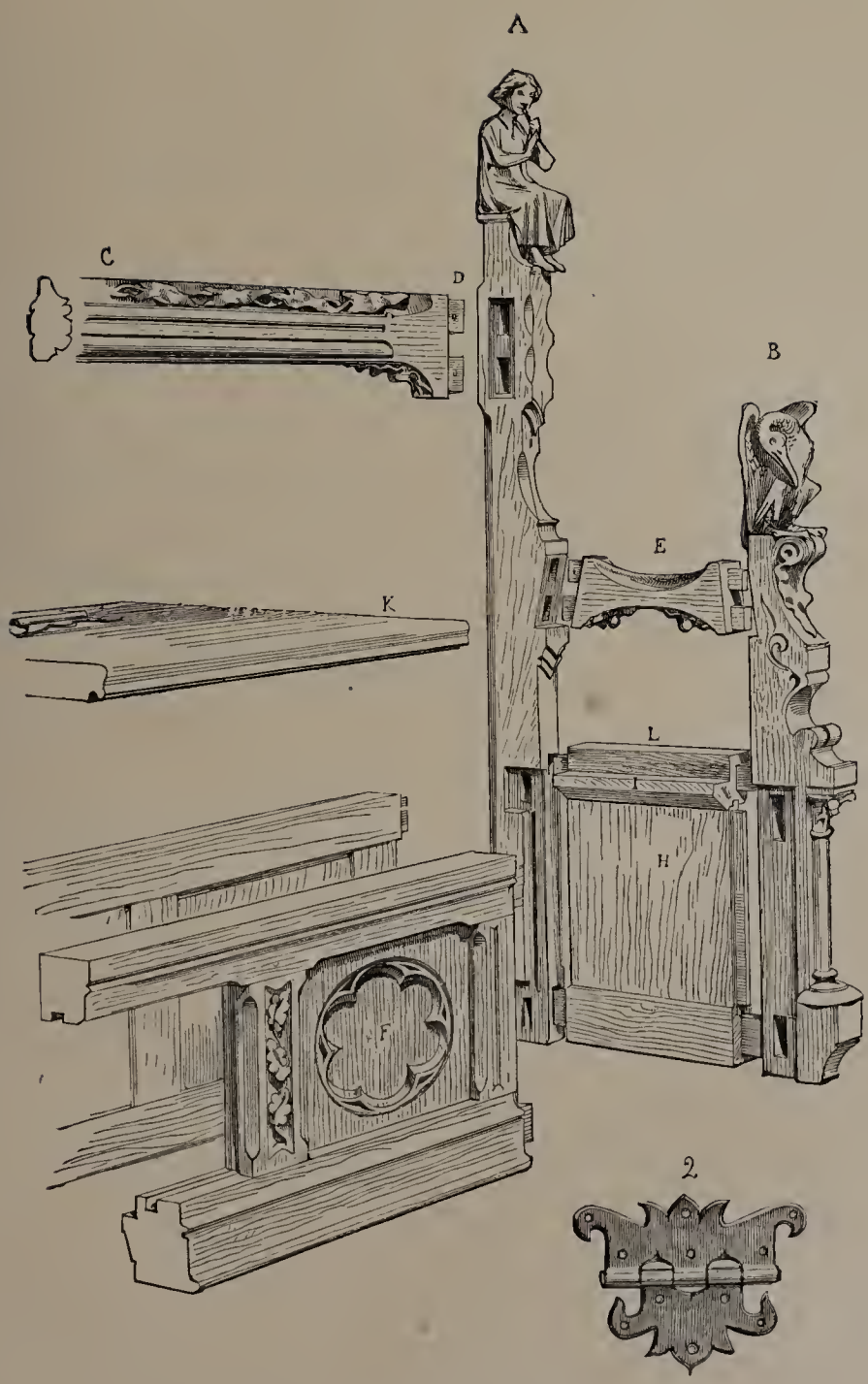
Les collages n'étaient employés que pour les panneaux, les applications de marqueterie, de peaux ou de toiles peintes ; quant aux moulures et à la sculpture, elles étaient taillées en plein bois et non pas appliquées.

Pour éviter les longueurs et rendre nos descriptions des moyens de fabrication plus vives et plus claires, nous nous supposons introduits dans un atelier de menuiserie en meubles, d'un huchier, vers la fin du XIIIe siècle et nous rendons compte du travail des ouvriers.

Jacques, le huchier, nous fit voir d'abord, derrière son atelier, une assez grande pièce remplie de bois de chêne refendu, disposé là pour sécher, en

(1) Ordonnances relatives aux métiers de Paris. (Collection des documents inédits sur l'Histoire de France. Première Série).

(2) Règlement d'Etienne Boileau.



BANC A BARRE SERVANT DE COFFRE

(Dict. du Mobilier Viollet-le Duc, t. I).

nous faisant observer qu'il n'emploie que du merrain (bois refendu et non scié) emmaganisé depuis plusieurs années, en ayant soin de remplacer le vieux par du neuf afin de conserver toujours la même provision. De ces bois, les uns sont carrés comme du chevron plus ou moins gros, les autres sont refendus en planches d'un à deux pouces d'épaisseur pour les encadrements et panneaux. Quand il a quelque ouvrage de choix à exécuter, Jacques nous dit qu'il soumet les panneaux à l'action de la fumée pendant plusieurs semaines, en les suspendant au-dessus de l'âtre de la cheminée. Jacques n'a et ne peut avoir qu'un apprenti ; son fils et son neveu complètent l'atelier. Ils sont donc trois ouvriers ; lui, Jacques, ordonne, s'occupe de ses bois dont il a grand soin, va chez les seigneurs et les bourgeois pour prendre les commandes et travaille aussi de ses mains : c'est un habile homme. Il nous montra un banc à barre servant de coffre (voir la gravure, page 143) et dont toutes les pièces terminées étaient prêtes à être assemblées. « Vous « voyez, nous dit Jacques, les quatre montants « principaux, ceux du dossier A plus élevés que « ceux du devant B pour recevoir la barre C. Je « fais toujours mes assemblages de barres à dou- « bles tenons D avec embrèvement, car j'ai remar- « qué que ces barres sont sujettes à se désassembler, « je les renforce à l'assemblage : cela perd un peu « de bois, mais les personnes à qui je les fournis, « ne me les renvoient jamais pour être réparés. On

« s'appuie sur ces barres; les valets peu soigneux
« tirent dessus pour reculer ou avancer les bancs,
« et si elles ne sont pas solidement assemblées et
« chevillées, elles ont bientôt quitté les montants.
« Deux tenons valent mieux qu'un, car ils sont
« tous deux serrés par les doubles mortaises. Vous
« voyez aussi que je donne de la force à mes bois
« là où je suis obligé de fabriquer des mortaises,
« puisque celles-ci affaiblissent les pièces. Mainte-
« nant nos seigneurs ne veulent plus de ces meu-
« bles massifs comme ceux que l'on faisait autre-
« fois; ils veulent être commodément assis, se
« plaignent quand ils trouvent sous leur main
« des arrêtes vives. Il faut nous soumettre à ces
« exigences, et, sans nuire à la solidité, je diminue
« autant que je puis la force du bois entre les
« assemblages, soit par des adoucis, des chanfreins
« ou quelques colonnettes. Remarquez cet appui E,
« comme il permet de poser le bras sans fatigue et
« comme je l'assemble par de bons doubles tenons
« pour réunir le grand montant A au petit B.
« Devant mon banc, j'ai une suite de panneaux F
« serrés entre deux traverses et des montants. J'en
« fais autant par derrière; puis, sur les côtés, j'ai
« des joues H qui portent les tasseaux I recevant
« le couvercle K qui sert de siège. Le bord des
« joues L affleure la tablette à charnières. Ces char-
« nières sont forgées avec soin; on les pose avec
« des clous rivés sur le coffre et les bords du fer
« sont fraisés pour ne point accrocher les habits

« des personnes qui s'asseoient. C'est une pré-
« caution assez inutile car personne ne s'assied
« sur un banc sans coussins. J'ai vu un temps, qui
« n'est pas très éloigné, où les couvercles des bancs
« servant de coffres étaient ferrés avec des pentures
« saillantes sur le dessus du couvercle; mais on ne
« veut plus de ces lourdes ferrures sur les meubles;
« déjà on nous demande de les dissimuler autant
« que possible et l'on arrivera à nous demander
« de les supprimer entièrement.

« Vous regardez ces sculptures qui décorent les
« montants et la barre? C'est mon neveu qui les
« exécute, et j'espère en faire un imagier; d'ici à
« quelque temps il entrera en apprentissage chez
« l'imagier Belot, l'un des meilleurs de Paris. Tous
« les jours on nous demande de la sculpture sur
« les meubles et l'on ne veut plus entendre parler
« de ces incrustations d'ivoire, d'étain, de cuivre
« ou d'argent que l'on aimait beaucoup jadis. Ce-
« pendant les seigneurs et les bourgeois riches qui
« exigent de la sculpture sur les bois des meubles
« les plus ordinaires n'y mettent pas un prix rai-
« sonnable, et nous sommes obligés ou de travailler
« pour rien ou de nous contenter d'une exécution
« grossière. Puis les imagiers prétendent que nous
« empiétons sur leurs privilèges, et si nous avons
« recours à eux, ils se font si bien payer, qu'il
« ne nous reste pas de quoi payer le bois. »
Jacques nous fit voir alors dans un coin de
son atelier une assez grande armoire prête à être

livrée. Sur notre observation que ce meuble paraissait être de forme ancienne, bien qu'il fût neuf, Jacques nous dit qu'il était destiné à l'abbaye de***, qu'il devait renfermer des reliquaires et vases sacrés, que l'abbé avait exigé que ce meuble fût couvert de peintures et dorures, afin de s'accorder avec l'ancien mobilier du sacraire exécuté il y a plus d'un siècle. « J'ai eu grand'peine, continua le « huchier, à faire cette armoire, on ne veut plus de « ces meubles dont la fabrication exige beaucoup « de temps et de soins ; aujourd'hui on est pressé, « et personne ne consent à attendre un meuble « pendant un an, car il n'a pas fallu moins de temps « pour terminer celui-ci : encore les peintures ne « sont-elles pas achevées ; le peintre imagier de « l'abbé a plus d'ouvrage qu'il n'en peut faire. Voyez « comme ces faces de volets sont unies ; on croi- « rait voir du marbre poli. Mon grand-père a fait « beaucoup de ces meubles peints et dorés pour les « églises et les appartements des seigneurs et c'est « à lui que je dois de savoir les fabriquer. Les vo- « lets sont composés d'ais parfaitement secs, collés « ensemble sur leur rive avec de la colle de fro- « mage ; il faut beaucoup de peines et de soins pour « les bien assembler. Ces ais tiennent ainsi entre « eux, sans grains d'orge, par la seule force de la « colle ; car les grains d'orge ont l'inconvénient de « paraître toujours à la surface du panneau et les « font fendre le long des joints. Quand tous les « ais d'un panneau sont bien collés et secs, il faut

« râcler sa surface avec un fer tranchant mais « peu à peu ; autrement on éraille le fil du bois et « l'on n'obtient pas une surface unie. Après cela « on tend sur les panneaux une peau de cheval, « d'âne ou de vache, non encore tannée mais « bien macérée et dépouillée de son poil ; la peau « est collée au panneau avec cette même colle de « fromage. Ceci fait, il faut laisser sécher dou- « cement, sous presse, et ne point se hâter de toucher « aux panneaux, car si la peau n'est pas parfaite- « ment desséchée elle fait coffiner les panneaux. « En été, il faut compter un mois au moins pour « que ces apprêts soient secs et en état d'être em- « ployés. Alors, dans un lieu frais mais non humide, « on passe sur la peau ainsi tendue sur les ais, trois « couches de plâtre bien broyé que l'on fait chauffer « dans de l'eau avec de la colle de peau ; entre « chaque couche il faut laisser s'écouler un temps « assez long pour que le plâtre sèche parfaitement. « Après quoi on râcle doucement la surface et on « la dresse avec un fer plat et tranchant. Ce travail « exige une main exercée, car si l'ouvrier appuie « sur un point plus que sur un autre il se produit « des bosses et des dépressions : il faut recom- « mencer l'opération ; encore ne réussit-elle jamais « comme la première fois. Les couches de plâtre « aplanies au fer, il faut les polir avec de la prêle « jusqu'à ce que la surface devienne brillante comme « du marbre. Ceci terminé, on passe sur le plâtre « une couche de peinture bien broyée avec de

« l'huile de lin, puis une seconde. C'est sur ce « fond que l'imagier trace et peint les figures ou « les ornements, qu'il applique les feuilles d'or ou « d'argent au moyen d'une colle faite de clair de « blanc d'œuf battu sans eau ; s'il veut brunir l'or « ainsi appliqué et lui donner un certain relief, ce « qui est fort plaisant aux yeux, il superpose jus- « qu'à trois feuilles d'or battu en ayant le soin de « coller chacune d'elles; puis, quand l'ouvrage est « bien ferme mais non encore complètement des- « séché, il brunit doucement l'or ou l'argent avec « une pierre d'agathe polie et arrondie en forme « de dent de loup. Il rehausse sa peinture et cerne « sa dorure par un trait de couleur brune détrempée « dans un vernis composé d'huile de lin et de gomme « laque que l'on a fait cuire à feu doux. S'il veut « donner du brillant à la peinture, il passe sur toute « sa surface une couche de ce même vernis fait avec « le plus grand soin dans un pot neuf et bien pro- « pre. Quant aux parties sculptées du meuble sur « lesquelles on ne peut tendre de la peau, on se con- « tente de passer les couches de plâtre sur le bois, « puis on répare avec de petits outils de fer et l'on « polit avec de la prêle comme je viens de le dire « tout à l'heure.

« Ces meubles sont fort beaux, très riches, bril- « lants et propres ; ils décorent mieux les salles et « les chambres que nos meubles de bois sculpté, « souvent grossièrement peints ; mais cela est passé « de mode aujourd'hui et l'on n'emploie plus guère

« ce genre de fabrication que chez les écriniers, « pour les litières, pour les selles de chevaux, les « écus et quelques petits coffres de voyage. »

Jacques nous fit voir ensuite une huche de dimensions énormes (page 95), telle qu'un âne eût pu y être enfermé (1). Sur ce que nous étions ébahis de voir pareille huche, Jacques nous dit : « Vous vous « émerveillez, Messieurs, mais on nous demande « aujourd'hui des huches de cette taille ; nos sei- « gneurs et même nos bourgeois et bourgeoises ne « trouvent jamais les huches assez grandes pour « serrer leurs besognes. Levez le couvercle et vous « trouverez en dedans plusieurs coffres faits pour la « place. Si la huche est bien travaillée, les coffres le « sont mieux encore. Vous allez me demander com-

(1) Les vignettes des manuscrits du commencement du quatorzième siècle indiquent déjà des huches énormes et dans les romans il est souvent question de huches dans lesquelles on renferme quantité d'objets et des coffres, des malles. Ces grandes huches furent longtemps en usage...:

« L'an MCCCCXVIII, ung gentilhomme fréquentant les armes, appelé « Casin du Boys, estoit en garnison au chasteau de Beau-Mont-sur-Oyse, « lequel chasteau le duc de Bourgoigne assaillit, et dura l'assault troys « jours et troys nuiz..... Lequel Casin fut prins et mené en ung villaige « environ deux lieues de Beau-Mont, et là fut enfermé en une huche fer- « mante de clef, et en oultre fut liée ladicte huche d'une moult grosse « corde, tout à travers, à l'endroit de la claveure,..... et fist couchier ung « homme dessus ladicte huche, affin qu'il ne peust trouver manière de soy « en sortir ne eschapper..... »

(Les miracles de Mme Saincte Katherine de Fierboys, 1375-1446, mss. de la Bibl. Nationale, publiés par l'abbé Bourassé. Tours, 1858.)

Comme on le voit, l'habitude que certains grands criminels ont prise d'enfermer, ponr s'en débarrasser, des cadavres dans des malles (voyez plus loin aff. Lebiez et Barré et Eyraud) n'est pas nouvelle : en cela comme en beaucoup d'autres choses, aujourd'hui plagie le passé.

« ment on peut sortir ces coffres ? Or remarquez
« que le devant de la huche est divisé en deux van-
« taux retenus par une feuillure, un loqueteau et le
« moraillon attaché au couvercle ; ouvrant les van-
« taux, vous tirez les coffres à votre plaisir. Il y a
« dans cette huche quatre malles ; la tablette qui
« supporte les deux malles supérieures permet de
« tirer celles du dessous. — Mais pourquoi enfer-
« mer des coffres dans une huche ? — Ah ! voici
« pourquoi, continua Jacques : Quand on part en
« campagne on emporte un, deux, trois ou quatre
« coffres avec soi suivant le besoin ; dans l'un doit
« être enfermé du linge, dans le second des habits,
« dans le troisième des armes, dans le dernier de la
« vaisselle. Celui-ci est encore, à l'intérieur, divisé
« en trois petites caisses séparées et fermées cha-
« cune : dans l'une est de l'argenterie, dans l'autre
« des bijoux et dans la troisième des épices et
« des dragées. On peut ainsi charger chacune de
« ces caisses sur des bêtes de somme, ou les placer
« facilement dans des chariots ; on les enveloppe
« alors dans des peaux munies de boucles et cour-
« roies qui servent à les attacher. Si l'on part avec
« ces caisses, on ôte la tablette intérieure qui est
« mobile, et l'on enferme dans la huche des cour-
« tines, des fourrures, des tapis, des draps que l'on
« ne veut point laisser à la poussière ou qui pour-
« raient être gâtés par les insectes et les rats. Les
« petits bourgeois et les paysans ont aussi de ces
« grandes huches grossières : quand ils sont à la

« maison, ils y mettent la farine et y font le pain ;
« quand ils quittent le logis, ils y enferment leurs
« ustensiles de ménage et les habits qu'ils ne veu-
« lent pas emporter avec eux. Dans tous les
« ménages grands ou petits, vous verrez au moins
« une huche. Nous en faisons toujours et jamais
« nous n'en avons de reste ; souvent même on vient
« nous en demander à louer pour porter les morts
« au cimetière et, quoique ce profit nous soit inter-
« dit, il est des moments de mortalité où le prévôt
« est obligé de fermer les yeux, car bien des pau-
« vres gens ne peuvent payer une bière et l'on fait
« semblant de croire qu'ils ont pris leur huche pour
« ensevelir leur parent, tandis que la même huche
« sert à une douzaine d'enterrements en quelques
« jours.

« Les coffres de cette huche sont munis de poi-
« gnées sur le devant pour les tirer et sur les côtés
« pour les soulever et les transporter. Aujourd'hui,
« il est rare que nous soyons chargés de fabriquer
« les coffres intérieurs ; ce sont ordinairement les
« *écriniers* qui se mêlent de cette besogne, car ils
« font pour les voyages des malles de bois très
« légères, recouvertes de cuir gaufré, et qui sont
« extrêmement solides ; on préfère ces écrins à nos
« coffres de menuiserie car ceux-ci sont lourds. Si
« vous voulez, je vais vous conduire chez mon
« voisin l'écrinier ; vous y verrez de très beaux
« ouvrages de ce genre. »

Nous nous empressâmes d'accepter la proposition

de Jacques le huchier ; et, ôtant sa robe de travail et son tablier (1), il nous conduisit chez Pierre Aubri, l'écrinier.

L'ÉCRINIER

Pierre Aubri est un homme âgé, d'un aspect vénérable, et qui prend volontiers des airs d'importance car il fait des affaires avec toute la noblesse ; il est souvent appelé dans les appartements des seigneurs et des demoiselles pour recevoir leurs ordres et s'occuper du mobilier de l'intérieur des familles. Il tient à paraître discret et réservé, non sans raisons, car il sait bien des secrets de nobles dames et de riches seigneurs. Dans la boutique, sur la rue, on ne voit guère que des coffrets recouverts de lames de cuivre étampé ou de plaques d'étain fondu, puis de petites tables incrustées d'os et d'ébène. Mais lorsque Jacques lui eut assuré que nous étions étrangers et très capables d'apprécier le mérite de ses œuvres, il nous fit passer dans un atelier situé au premier étage, où travaille son apprenti.

Là nous nous trouvâmes au milieu de petits meu-

(1) Les menuisiers-huchiers endossaient pour travailler une sorte de blouse juste au corps, à manches courtes et mettaient devant eux un petit tablier. Ce vêtement se conserva jusqu'au XVIe siècle. Dans une très belle vignette du temps de Louis XII, appartenant à M. Delaherche de Beauvais, on voit un menuisier-huchier ainsi vêtu et entouré de tous les instruments de sa profession : ce sont les mêmes que ceux dont on se sert encore aujourd'hui. (Voir page 187.)

bles de toute forme et de toute manière, les uns de bois, d'autres d'ivoire ou d'os, de marqueterie de métal et de bois étrangers, de cuir de vache, d'âne ou de cheval ; les uns peints des plus brillantes couleurs et dorés, d'autres couverts de plaques d'émaux. En soulevant quelques-uns de ces coffrets nous fûmes surpris de leur extrême légèreté et notre étonnement à ce sujet fit sourire Pierre Aubri :

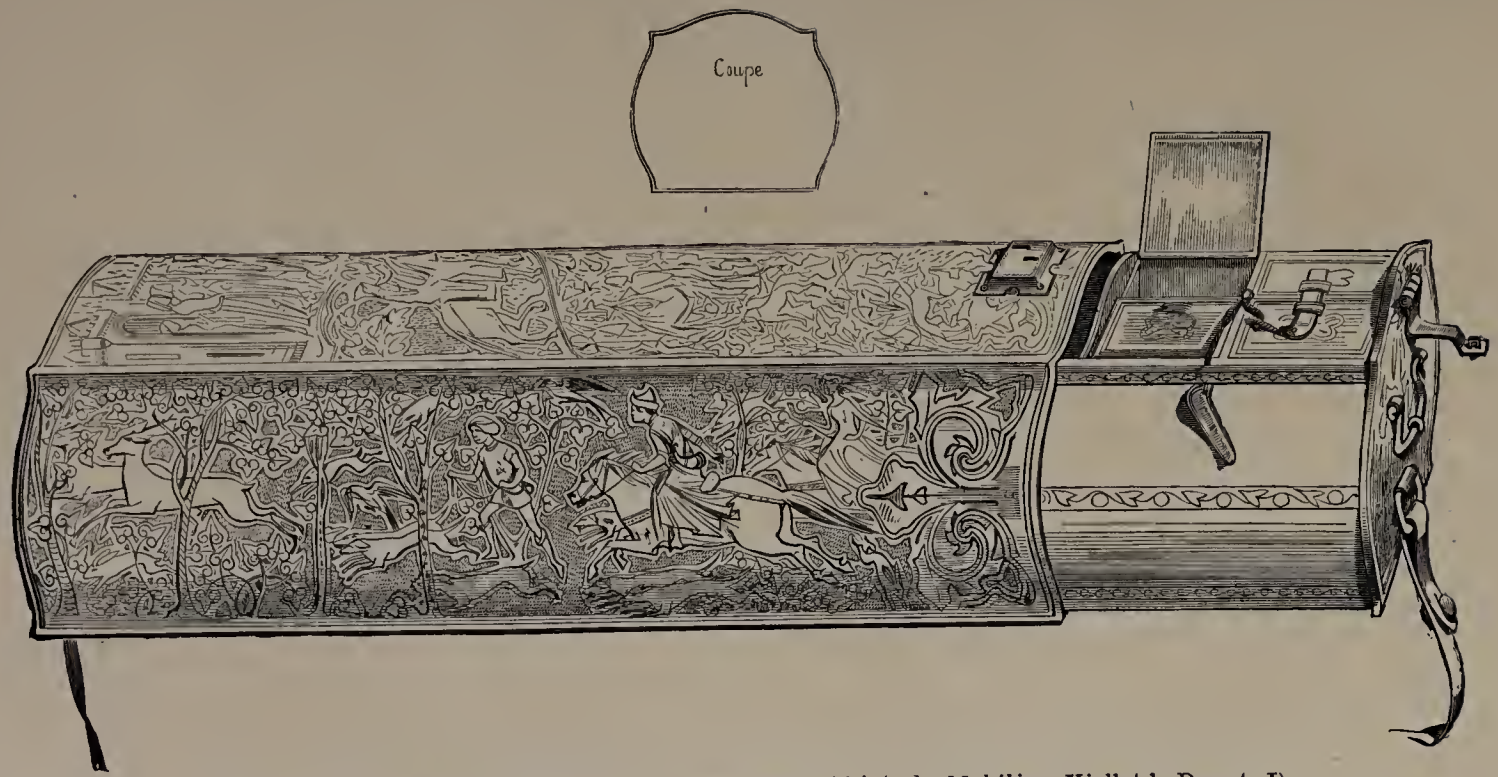
« Il n'y a qu'ici, Messieurs, nous dit-il, où vous « trouverez des écrins aussi solides qu'ils sont « légers. Voyez ce coffre, poursuivit-il, en nous « mettant dans les mains une assez grande boîte, « recouverte de cuir gauffré et qui paraissait « ancienne, il y a douze ans que je l'ai fabriquée « pour un riche marchand de bijoux qui ne cesse « de courir les foires toute l'année ; eh bien ! il n'a « jamais laissé ce coffre chez lui, toujours il le « porte à cheval, en croupe ou en chariot ; il « me l'a rendu pour réparer les coins qui sont « usés et y mettre une serrure neuve à secret « comme celles que je fais fabriquer depuis peu. « D'ailleurs, il pourrait servir longtemps sans y « rien faire. »

Maître Aubri rompit brusquement le propos en prenant un assez grand étui de couleur brune et en forme de mallette : « Prenez ceci, Messieurs, nous « dit-il, ce n'est guère pesant, c'est l'écrin du maître- « queux de notre seigneur le comte de ***. Dans « toute cette pièce il n'entre pas un seul copeau de

« bois, tout est fait de cuir bouilli. Ni la pluie ni le « soleil ne peuvent altérer cette enveloppe, lors- « qu'elle est bien fabriquée. Observez que cet étui « est double, que ce n'est qu'une liette entrant « dans une enveloppe. (Voir page 157.)

« Voici d'abord quatre compartiments pour les « épices, poivre, cannelle, poudre pour les sauces et « piment ; puis, au bout de la tirette, un grand com- « partiment divisé par des lannières de peau souple « pour serrer les couteaux lardoirs, les cuillers et « fourchettes. Deux anneaux attachés aux deux « bouts permettent de passer une courroie et de por- « ter l'étui en bandoulière. La tirette est fermée par « une petite serrure à moraillon. Voyez comme les « angles sont légèrement relevés pour que la tirette « glisse bien droit dans son étui. Je donne une sur- « face quelque peu cylindrique à trois côtés, parce « que cette forme est plus solide, puis parce que le « frottement se trouve diminué, les courbes des faces « de la tirette étant un peu plus plates que celles de « l'étui. La face du dessous est plate pour pouvoir « poser l'étui sur une table.

« La fabrication de ces étuis demande beaucoup « d'expérience et de soin et je puis me vanter « d'être le premier qui ait fait de ces écrins qui ne « se gauchissent ni à la chaleur ni à l'humidité. « Je commence par faire un moule de bois de tilleul « ou de hêtre bien séché au four, suivant la forme « que je veux donner à l'écrin ; ce moule est en plu- « sieurs pièces, l'une au centre, en forme de coin.



ÉCRIN D'UN MAITRE-QUEUX au XIVe siècle (*Dict. du Mobilier*, Viollet-le-Duc, t. I).

« Puis je prends la meilleure peau de veau que je « puis trouver, non tannée, je la fais macérer long- « temps dans de l'eau avec de l'écorce de chêne : il « faut changer l'eau plusieurs fois. Après quelques « semaines, j'étends la peau sur une table de pierre « polie et je la gratte en enlevant le poil jusqu'à ce « qu'il n'en reste plus trace. Je la retourne et je la « râcle avec un râcloir de fer large et bien affûté. « J'enlève ainsi toutes les parties étrangères au cuir « et cette opération étend la peau d'un cinquième au « moins. Ceci fait, je la laisse sécher non au soleil, « mais dans un lieu sec et fermé : il faut huit jours, « au moins, en été, pour qu'elle soit sèche. Je plonge « alors cette peau, qui est devenue roide, dans une « cuve d'eau bouillante avec un peu de très belle « colle de peau faite avec des peaux de lapin. Je « laisse bouillir dix heures, renouvelant l'eau afin « que les peaux demeurent bien baignées.

« Pendant ce temps, j'ai mouillé d'eau gommée « l'extérieur du moule et je l'ai saupoudré de sable « de plaine très fin et pur. Alors je retire la peau de « la cuve, je l'étends sur une pierre tiédie, je la « coupe suivant le besoin, j'amincis les bords qui « doivent se rejoindre et se couvrir ; je la plonge « ainsi coupée dans un bain chaud de colle de « peau claire et je l'étends sur le moule avec les « mains, en ayant grand soin de jeter du sable « sur le moule pour qu'il soit bien poudreux. « Puis on frotte la peau avec un outil de bois à « mesure qu'elle refroidit, de façon qu'elle touche

« le moule partout et que ses deux bords soient « parfaitement collés. Je laisse sécher, pas trop « cependant; je retire le moule au moyen du coin, « comme les cordonniers font avec leurs embau- « choirs. Je tâte mon étui, je vois s'il ne s'y trouve « aucun défaut en dedans et en dehors; il est « encore souple. M'étant bien assuré qu'il n'y « manque rien, je saupoudre de nouveau le moule « de sable et je remets le cuir sur la forme. Il faut « laisser sécher doucement pendant plusieurs « jours.

« On fait alors cuire de l'huile de lin avec « de la gomme arabique dans un pot de terre « vernie neuf; et prenant une peau d'âne très « belle et unie, on la trempe dans cette huile « très chaude jusqu'à ce qu'elle soit devenue « souple comme une toile de lin. On met une « couche de cette même huile chaude sur le cuir « de veau, toujours sur forme et retirant la peau « d'âne de son pot, on l'étend sur ce cuir; on la « coupe, on amincit les bords sur une pierre chaude « et on la colle en frottant avec une agathe, de « façon à polir l'œuvre et à lui donner exactement « la forme du moule. On laisse sécher quatre ou six « jours, suivant le temps; et ensuite, avec un petit « fer chaud, on fait tous les dessins que vous voyez « sur la surface, les lignes, les filets, les animaux, « tout ce que l'on veut, en appuyant fortement sur « la peau. Il ne s'agit plus alors que d'être bon « imagier et d'avoir la main ferme, égale et sûre,

« car tout faux trait ne peut se réparer. Il faut aussi
« que les fers soient toujours à la même tempéra-
« ture, assez chaude pour qu'on ne puisse y tenir
« la main mais pas assez pour brûler la peau. Ces
« dessins ont encore l'avantage de donner beau-
« coup de solidité à tout l'ouvrage, en reliant
« ensemble par une quantité de linéaments et en
« faisant adhérer davantage les deux peaux l'une
« à l'autre. J'ai quelquefois employé de la peau de
« chien préparée avec du vert-de-gris; cet ouvrage
« se polit bien, est brillant et plaisant à l'œil mais
« on n'y peut tracer des dessins. Il faut dessécher
« complètement l'ouvrage dans un four, à une
« chaleur très douce et égale, après quoi on retire
« le moule ; mais faut-il s'assurer auparavant que
« tout est bien sec, autrement l'écrin se gauchirait.
« Quand tout est fini, si l'on veut, on peut avec un
« pinceau, de la couleur et de l'huile de lin chaude,
« peindre les figures, les animaux, les feuillages,
« et même étendre des feuilles d'or par parties
« ou sur le tout. On vernit par dessus avec de
« l'huile de lin et de la gomme cuites ensemble.
« Un écrin ainsi disposé est dur comme le bois le
« plus dur ; il ne saurait cependant se briser et est
« très léger. On fait les trous pour poser les an-
« neaux, les poignées, la serrure, fixés avec des
« rivets. On dispose des compartiments faits de la
« même manière et qui sont roides comme des
« planchettes, on les colle avec de la bonne colle de
« peau. On fait des charnières avec du cuir souple

« de chevreau, collées de même avec de la colle « de peau ; on colle si l'on veut en dedans du drap, « de la peau douce, du velours ou des feuilles « d'or ou d'argent, comme je l'ai fait pour les « cases aux épices. Pour que la tirette glisse par- « faitement dans l'étui, j'ai frotté ses parois avec « une agate. Vous pouvez vous asseoir sur cet étui « sans qu'il subisse la moindre déformation. »

Maître Aubri nous fit voir encore quantité de coffrets, d'étuis et de mallettes exécutées avec beaucoup d'art et de soin. Après quoi il nous offrit de nous conduire chez un de ses amis, Hugues le serrurier.

LE SERRURIER.

Jacques le Huchier nous engagea à entrer avec lui dans l'atelier de son ami qui fabrique des pentures, charnières et serrures pour les coffres et armoires aussi bien que pour les écrins. « Hugues, « nous dit Jacques, est un serrurier déjà vieux, « mais qui fabrique suivant la mode du jour ; le fer « semble doux comme le plomb entre ses mains : il « le tourne, l'amincit, le burine, le façonne, aussi « facilement que la pâte et il n'est pas de forgeron « à Paris qui travaille plus rapidement. Vous lui « voyez faire des grilles, des landiers, de grandes « pentures de portes et les ouvrages les plus fins, « de petits coffrets de fer, des étuis, de petites ser- « rures, des cadenas que vous prendriez pour de

« l'orfévrerie tant la matière est délicatement « travaillée. Hugues emploie aussi parfois l'argent « pour certains objets, tels que les écrins que vous « avez vus tout à l'heure. On est surpris de voir « ses larges mains noires et calleuses façonner « adroitement les objets de métal les plus délicats ; « cependant il a le poignet solide et il n'est pas « un forgeron qui étampe aussi nettement que lui « un morceau de fer rouge. »

L'atelier de Hugues est grand; on y voit une forge fixe, de petites forges mobiles avec leurs soufflets, des enclumes et bigornes de toutes dimensions, de gros marteaux, d'autres très menus, des ciseaux, des pinces de toutes tailles et quantité d'étampes ou matrices d'acier soigneusement rangées sur des tablettes. Hugues n'a qu'un apprenti, mais lui-même est un homme vigoureux malgré son âge et travaillant tant que dure le jour.

En nous voyant entrer, Hugues salua de la tête le huchier et l'écrinier et leur demanda la permission de terminer son travail. Il forgeait à petits coups une plaque de fer très mince qu'il remettait à chaque instant dans un tas de braise incandescente sans trop la laisser rougir. « Que faites-vous là, maître Hugues ? dit le huchier.

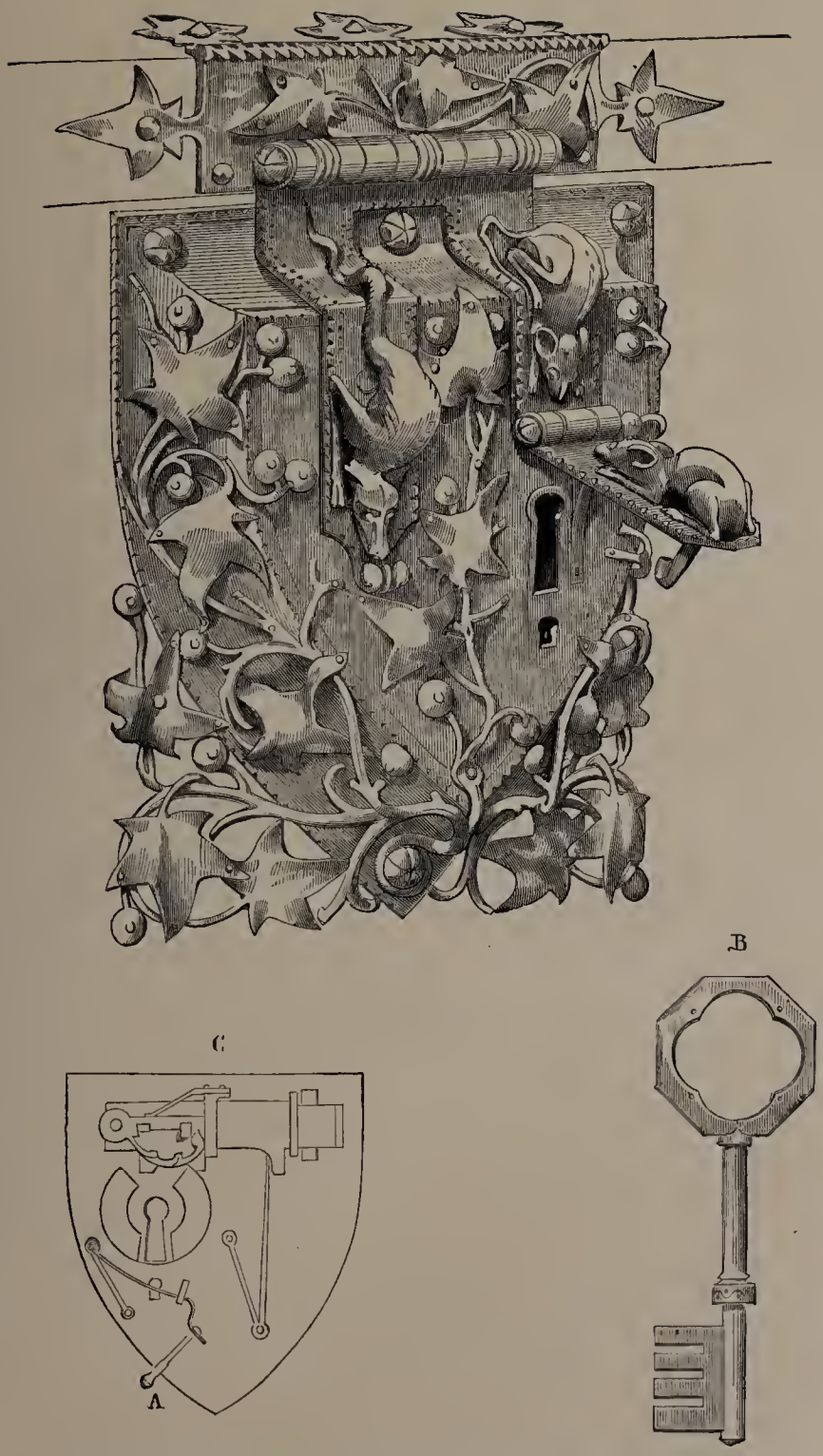
« Une boîte de serrure à bosse, répondit le « serrurier. Vous savez que je les fais toujours d'une « seule pièce ; c'est pour rendre le fer ferme et mal- « léable que je le chauffe aussi doucement et le bats « à petits coups afin de ne point brûler et de ne

« point crever la boîte, qui doit être très relevée « pour contenir le mécanisme. » Laissant alors son marteau, il nous fit voir une serrure à bosse, en forme d'écu, fort délicatement travaillée : « Voici, « ajouta-t-il, une pièce pareille ou peu s'en faudra, « à celle dont je fais la boîte. Tout cela n'est que « de la forge avec quelques burinages. (Voir gra- « vure, page 165) Les feuilles et tigettes qui ornent « la boîte sont soudées à chaud, relevées au mar- « teau, puis attachées au fond par de petits rivets « que vous voyez apparents. Il faut de bon fer pour « un travail aussi délicat et qu'un coup de feu trop « vif brûlerait sans ressource : c'est dans les vieilles « ferrailles des anciennes portes, dans les rebuts et « les vieux clous, que je trouve le fer convenable « pour faire ces travaux très fins ; les fers qu'on « nous vend aujourd'hui sont cassants et mal cor- « royés. Vous ne voyez dans tout ceci ni cuivre ni « étain.

« Le mécanisme C est d'acier; c'est un pène qui « entre dans le moraillon au moyen d'un tour de « clef. L'entrée de la serrure est masquée par une « garde retenue par un ressort; en poussant le « bouton A, la garde saute d'elle-même par l'effet « d'une paillette entaillée à côté de l'entrée et l'on « introduit la clef.

« — Pourquoi, dit l'écrinier, ne me faites-vous « jamais d'aussi belles pièces, maître Hugues ?

« — C'est que vous ne les payez pas assez cher. « Un riche marchand, mon voisin, m'a commandé



SERRURE A BOSSE, de coffre de voyage, au XIVe siècle
(*Dict. du Mobilier,* Viollet-le-Duc, t. I).

« cette serrure pour un vieux coffre très beau qu'il « a acheté en Touraine; c'est un amateur. Les sei- « gneurs qui vous commandent des écrins ne « veulent pas mettre le prix à ce qui ne brille « point et tous les jours l'art du forgeron se perd; « les serruriers d'aujourd'hui n'ont pas l'occasion « de se donner tant de peine, et vous n'en trouve- « riez plus un seul en état de forger les pentures « de Notre-Dame de Paris.

« — Je le crois bien, répliqua le huchier, ces « pentures ont été forgées par le diable!

« — Voire! dit Hugues, mon grand père les « aurait bien forgées sans avoir besoin d'appeler « le diable. Voilà une de ses œuvres que mon « père a toujours gardée chez lui et que je con- « serve de même sans vouloir la vendre. Qui « achèterait cette pièce, d'ailleurs? Personne au- « jourd'hui. »

En disant cela, maître Hugues ouvrit une armoire dans laquelle était enfermée une grande pièce de forge qu'il nous laissa le temps d'admirer longuement. La pièce était splendide, d'une légèreté et d'une grâce accomplies. Après avoir loué ce fabuleux travail, nous nous retirâmes, mes deux compagnons et moi.

CHAPITRE VII

—

La Renaissance.

L'année 1500 marque un point culminant dans l'histoire : à cette époque eut lieu le commencement de cette évolution dans tous les genres qu'on a appelée justement la *Renaissance*. Depuis le milieu du XVe siècle, la pensée s'était enhardie peu à peu en France et dans le reste de l'Occident; elle se dépouillait de ses langes; la tutelle rigoureuse ou la dureté du moyen âge l'avait si longtemps retenue, touchait à sa fin. On eût dit que, lasse d'une immobilité trop longue, l'humanité s'éveillait, reprenait courage, s'avançait, et tout aussitôt voyait de nouveaux horizons se dresser devant elle.

Au moyen âge, l'ignorance la plus profonde régnait, au point de vue cosmographique, parmi

les hommes : ils ne connaissaient même pas le globe terrestre. La rondeur de la terre avait bien été devinée par d'anciens astrologues chaldéens ou phéniciens mais les chrétiens, d'après les enseignements écrits de leurs plus savants docteurs, saint Basile, saint Ambroise, saint Chrysostôme et saint Augustin, rejetaient cette hypothèse. D'après leur manière de voir, les Saintes-Écritures, prises à la lettre, étaient les documents universels et impeccables dans lesquels on devait puiser toute science. Or, on y lisait :

« Dieu a disposé le ciel en forme de voûte. » (Isaïe).

« Il a baissé le Ciel vers la terre, puis il a étendu « celle-ci comme de la chaux et l'a soudée comme « une pierre carrée. » (Job).

Comment concevoir après cette déclaration dictée, disait-on, par Dieu lui-même, que la terre pût être sphérique ? C'était une pensée non seulement absurde mais coupable aux yeux des docteurs chrétiens.

« Quelqu'un est-il assez extravagant, dit Lactance, « pour se persuader qu'il y ait des hommes ayant « la tête en bas et les pieds en haut; que dans leur « pays les plantes et les arbres croissent en des- « cendant, que la pluie et la grêle tombent en « montant ? J'avoue que je ne sais que dire de ces « gens qui demeurent opiniâtres dans leurs erreurs « et qui soutiennent des extravagances. Il me « serait aisé de prouver, par des arguments invin-

« cibles, qu'il est impossible que le ciel se trouve « au-dessous de la terre. »

Nos pères avaient aussi la conviction que seuls ils occupaient un monde habité, qu'ils étaient le centre unique de la rotation du reste du monde. L'ensemble du système astronomique se composait, pour eux, de douze demi-sphères transparentes à la voûte desquelles étaient attachées diverses classes d'étincelles ambulantes et qui recouvraient de leurs dômes superposés la terre, contenant elle-même, dans ses profondeurs, les cavités du purgatoire et de l'enfer. Tel était le système démontré scientifiquement par le grand docteur du XIIIe siècle, saint Thomas d'Aquin (1227-1274) ; et quand, trois siècles plus tard, Copernic et Galilée voulurent prouver que la terre n'était qu'un satellite du soleil, l'Eglise s'éleva contre des nouveautés qui lui paraissaient attaquer ses croyances dans leurs fondements. Toutes ces controverses excitaient la curiosité : le goût des voyages s'éveillait.

Chez les seigneurs et les bourgeois, on était arrivé, vers le XVe siècle, à un véritable luxe ou plutôt, qu'on veuille bien nous passer l'expression moderne, à un véritable confort dans la manière de se meubler et de voyager. On s'entourait, pendant les exodes assez fréquents à cette époque, de tous les ustensiles nécessaires pour un déplacement que, souvent, des circonstances imprévues pouvaient rendre fort long. Au XVIe siècle nous ver-

rons ce progrès tendre à s'atténuer, la noblesse et la roture faire une sorte de pas en arrière à la suite des guerres de religion dont les horreurs et les pillages sans cesse renouvelés, firent insensiblement prendre l'habitude du cheval et de la simple valise qu'on appelait aussi *varise* ou *bouge* et qui se plaçait, comme nous le dirons plus tard derrière la selle, à l'endroit où nous bouclons aujourd'hui le porte-manteau dans la cavalerie. Sous Louis XIII, un gentilhomme ou un bourgeois aura, pour voyager, beaucoup moins de commodités qu'un grand vassal de Louis XI ou qu'un des compères drapiers du solitaire de Plessis-les-Tours. C'est seulement sous Louis XIV, au XVIIe siècle, qu'une rénovation commencera à se produire pour arriver à l'état de perfection auquel nous avons atteint aujourd'hui.

En tous cas, au commencement du XVIe siècle l'humanité était mûre pour les grandes découvertes géographiques : l'amour de la science chez quelques-uns, mais surtout l'envie de lucre ou de pillage augmenté de la passion religieuse des conversions, firent qu'un grand nombre de gens aventureux tentèrent la fortune et la gloire dans des entreprises maritimes et qu'une succession de grands voyages, de découvertes, commença vers cette époque pour ne plus s'arrêter jusqu'à nos jours.

Dans la première moitié du moyen âge, les Grecs faisaient le commerce de l'Inde par l'Egypte, puis par le Pont-Euxin et la mer Caspienne. Dans la

seconde, les Italiens le faisaient par la Syrie et le golfe Persique, enfin par l'Egypte. Du XIe au XIV siècles, Rubruquis, Marco-Polo, son oncle et son père ainsi que John Mandeville, suivirent ces diverses routes pour atteindre respectivement leurs buts, mais la route terrestre était longue et dangereuse. Des voies nouvelles de pénétration au *Pays des Epices* s'imposaient; ce fut là l'objectif des Portugais et plus tard de Christophe Colomb qui mourut en croyant avoir rempli sa tâche, sans se douter qu'il venait de doter d'un monde l'humanité!

Il appartenait au peuple le plus occidental de l'Europe de commencer cette suite de découvertes qui ont étendu la civilisation européenne sur tout l'univers. Les Portugais, resserrés par la puissance de l'Espagne et toujours en guerre avec les Maures sur lesquels ils avaient conquis leur patrie, devaient tourner leur ambition du côté de l'Afrique. Après cette croisade de plusieurs siècles, les idées des vainqueurs s'agrandirent : ils conçurent le projet d'aller chercher de nouveaux peuples infidèles pour les subjuguer et les convertir. Mille vieux récits enflammaient la curiosité, la valeur et l'avarice : on voulait voir ces mystérieuses contrées où la nature avait prodigué les monstres, où elle avait semé l'or à la surface de la terre.

L'infant Don Henrique, troisieme fils de Jean Ier, échauffa et sut porter à son comble l'enthousiasme des Portugais, navigateurs cependant hardis et

téméraires. D'une constitution débile et forcé par une santé des plus délicates de s'abstenir de tout exercice violent, Don Henrique s'était adonné avec passion à l'étude de la géographie et de toutes les sciences qui s'y rattachent. Retiré à Sagres, près du cap Saint-Vincent, il surveillait de là les audacieux marins qui, les premiers, visitèrent les mers inconnues du Midi, les aidant de son influence, de ses conseils et de son argent, pour arriver à doter sa patrie de ce merveilleux *Pays des Epices et de l'Or*, du *Cathay*, que l'imagination de ses contemporains se représentait rutilant de saphirs, d'émeraudes et de pierreries au milieu d'une végétation paradisiaque !

Le cap Non, borne fatale des navigateurs antiques, avait déjà été franchi ; on avait trouvé Madère (1412-1413). On passa encore le cap Bajador, le cap Vert ; on découvrit les Açores (1448) ; on franchit cette ligne redoutable où l'on croyait que l'air brûlait comme le feu. Lorsqu'on eut pénétré au delà du Sénégal, on vit avec étonnement que les hommes, de couleur cendrée au nord de ce fleuve, devenaient entièrement noirs au midi. On aperçut, en arrivant au Congo, un nouveau ciel et de nouvelles étoiles (1484). Mais ce qui encouragea plus puissamment l'esprit de découvertes, c'est l'or que l'on avait trouvé en Guinée.

Les anciens Phéniciens, on le sait, prétendaient avoir fait le tour de l'Afriqne. Leurs récits avaient été traités de fables et jusqu'alors, aucune créance

ne leur avait été accordée. Sous l'influence de Don Henrique on pensa qu'en suivant la côte, on pourrait arriver au Cathay. Le roi Jean II envoya donc aux Indes et par terre deux de ses gentilshommes, Covillam et Payva, tandis que Barthélemy Diaz touchait le promontoire qui borne l'Afrique au sud, et le nommait cap des Tempêtes ; mais le roi, sûr dès lors de trouver la route des Indes, l'appela cap de Bonne-Espérance.

C'est à cette époque que la découverte du Nouveau-Monde, par Christophe Colomb, vint donner une sorte de coup de cravache aux entreprises des Portugais. Une fièvre d'émulation s'empara d'eux et bien que le pape Borgia, qui régnait à Rome sous le nom d'Alexandre VI, eût attribué aux Espagnols et à leurs voisins, à l'aide de la fameuse *ligne de marcation*, une portion à peu près équivalente de territoires, de nouvelles découvertes vinrent mettre à néant cette sentence et justifier la répartie de François Ier : « Je voudrais bien voir « l'article du testament de notre père Adam qui « les a avantagés d'un tel bénéfice, » tout en dérangeant l'ingénieux partage du successeur de saint Pierre.

Enfin, le roi de Portugal, Emmanuel le Fortuné, donna le commandement d'une flotte à Vasco de Gama (1497), qui reçut du monarque lui-même ses dernières instructions, accompagnées de la relation du voyage de Covillam. L'amiral était abondamment pourvu de vivres et de toutes les choses néces-

saires à la vie. Il enmenait avec lui dix hommes condamnés à mort, qu'il devait risquer dans l'occasion et qui, par leur audace, pouvaient mériter leur grâce. Malgré une révolte de son équipage, épouvanté par la mer déchaînée du cap des Tempêtes, Vasco de Gama accomplit heureusement sa mission et aborda à Calicut treize mois après son départ de Lisbonne.

Arrivons maintenant à ce voyage capital, à la découverte de l'Amérique...

Voltaire, dans un élégant morceau littéraire, raconte ainsi les aventures de Christophe Colomb, qu'il nomme Colombo. L'illustre rival de Vasco de Gama, mais cette fois pour le compte des Espagnols, cherchait, lui aussi, la route des Indes :

« C'est ici le plus grand évènement de notre « globe, dont une moitié avait toujours été ignorée « de l'autre. Tout ce qui a paru grand jusqu'ici « semble disparaître devant cette espèce de création « nouvelle.

« Colombo, frappé des entreprises des Portugais, « conçut qu'on pouvait faire quelque chose de « plus grand et, par la seule inspection d'une carte « de notre globe, jugea qu'il devait y en avoir un « autre et qu'on le trouverait en voguant toujours « vers l'Occident (1). Son courage fut égal à la

(1) Voltaire partage ici l'erreur de la plupart de ses contemporains en alléguant que Colomb partait à la découverte d'un nouveau monde alors que réellement il ne cherchait à découvrir qu'une route plus directe vers l'empire du *Cathay* ou *Pays des Epices*.

« force de son esprit et d'autant plus grand qu'il
« eut à combattre les préjugés de tous les princes.
« Gênes, sa patrie, qui le traita de visionnaire,
« perdit la seule occasion de s'agrandir qui pou-
« vait s'offrir pour elle. Henri VII, roi d'Angle-
« terre, plus avide d'argent que capable d'en hasar-
« der dans une si noble entreprise, n'écouta pas le
« frère de Colombo ; lui-même fut refusé en Por-
« tugal par Jean II, dont les vues étaient entiè-
« rement tournées du côté de l'Afrique. Il ne
« pouvait s'adresser à la France où la marine
« était toujours négligée et les affaires autant
« que jamais en confusion sous la minorité de
« Charles VIII. L'empereur Maximilien n'avait
« ni port pour une flotte, ni argent pour l'équiper,
« ni grandeur de courage pour un tel projet. Ve-
« nise eût pu s'en charger ; mais soit que l'aversion
« des Gênois pour les Vénitiens ne permît pas
« à Colombo de s'adresser à la rivale de sa patrie,
« soit que Venise ne conçût de grandeur que dans
« son commerce d'Alexandrie et du Levant, Co-
« lombo n'espéra qu'en la cour d'Espagne. Ce ne
« fut pourtant qu'après huit ans de sollicitations
« que la cour d'Isabelle consentit au bien que le
« citoyen de Gênes voulait lui faire. La cour
« d'Espagne était pauvre : il fallut que le prieur
« Perez et deux négociants nommés Pinzone
« avançassent dix-sept mille ducats pour les frais
« de l'armement. Colombo eut de la cour une
« patente et partit enfin du port de Palos, en

« Andalousie, avec trois petits vaisseaux et un « vain titre d'amiral.

« Des îles Canaries, où il mouilla, il ne mit que « trente-trois jours pour découvrir la première île « de l'Amérique (12 octobre 1492) ; et pendant ce « court trajet, il eut à soutenir plus de murmures « de son équipage qu'il n'avait essuyé de refus des « princes de l'Europe. Cette île située à environ « mille lieues des Canaries, fut nommée San-Salva- « dor ; aussitôt il découvrit les autres îles Lucayes, « Cuba et Hispaniola, nommée aujourd'hui Saint- « Domingue. Ferdinand et Isabelle furent dans une « singulière surprise de le voir revenir au bout de « sept mois, avec des Américains d'Hispaniola, des « raretés du pays et surtout de l'or qu'il leur pré- « senta. Le roi et la reine le firent asseoir et cou- « vrir comme un grand d'Espagne, le nommèrent « grand-amiral et vice-roi du Nouveau-Monde : il « était partout reconnu comme un homme unique, « envoyé du Ciel. C'était alors à qui s'intéresserait « dans ses entreprises, à qui s'embarquerait sous « ses ordres. Il repart avec une flotte de dix-sept « vaisseaux (1493). Il trouve encore de nouvelles « îles, les Antilles et la Jamaïque. Le doute s'était « changé en admiration pour lui à son premier « voyage ; mais l'admiration se tourna en envie au « second.

« Il était amiral, vice-roi et pouvait ajouter à ces « titres celui de bienfaiteur de Ferdinand et d'Isa- « belle. Cependant, des juges envoyés sur ses

« vaisseaux mêmes pour veiller sur sa conduite,
« le ramenèrent en Espagne. Le peuple, qui enten-
« dit que Colombo arrivait, courut au-devant de
« lui comme du génie tutélaire de l'Espagne ; on
« tira Colombo du vaisseau ; il parut, mais avec
« les fers aux pieds et aux mains.

« Ce traitement lui avait été fait par l'ordre de
« Fonseca, évêque de Burgos, intendant des arme-
« ments. L'ingratitude était aussi grande que les
« services. Isabelle en fut honteuse : elle répara cet
« affront autant qu'elle le put ; mais on retint
« Colombo quatre années, soit qu'on craignit qu'il
« ne prit pour lui ce qu'il avait découvert, soit
« qu'on voulût seulement avoir le temps de s'infor-
« mer de sa conduite. Enfin, on le renvoya encore
« dans son Nouveau-Monde (1498). Ce fut à ce troi-
« sième voyage qu'il aperçut le continent à dix
« degrés de l'équateur et qu'il vit la côte où l'on a
« bâti Carthagène. »

Deux ans après la découverte de l'Amérique, un navigateur vénitien au service de l'Angleterre, Jean Cabot, supposant, non sans raison, qu'on arriverait au pays du Cathay plus rapidement par la route du nord-ouest que par les voies habituelles, sortit du port de Bristol et dirigea une expédition qui reconnut le continent septentrional du Nouveau-Monde et s'arrêta sur le Labrador.

Comme on le voit, l'esprit nouveau ne montrait pas moins de hardiesse et d'impatiente curiosité que celui qui avait poussé, mais dans un but reli-

gieux cette fois, l'Europe occidentale tout entière armée contre la puissance mahométane et qui avait produit les croisades. Aux légions de pèlerins et de guerriers qui, pendant plusieurs siècles, s'étaient constamment dirigés vers la Palestine, succédaient des voyageurs qui s'engageaient avec ardeur sur toutes les routes inconnues du globe.

Dans la préparation des gigantesques excursions dont rapidement nous venons à grands traits d'esquisser les principaux évènements, les récits du temps ne nous apportent aucun fait saillant en ce qui concerne l'article de voyage. On se servit universellement de huches, malles, coffres et coffrets tels que nous les avons précédement décrits. La relation la plus savante et la plus soignée à notre avis du voyage de Christophe Colomb : « Codice Colombo « Americano, ossia raccolta di documenti inediti, « etc. Genova 1823. Liv. LV » mentionne cependant l'emploi d'un ustensile de voyage dont l'usage, à cette époque, commençait à être abandonné, mais qui avait sans doute été momentanément réadopté pour un voyage en mer. Nous voulons parler du baril de voyage et de table, appelé aussi *baris* ou *barisiau* dont Christophe Colomb et les siens se sont servis pendant leurs différentes expéditions.

Ces ustensiles, fabriqués en bois précieux le plus souvent, remplaçaient, pour les gentilshommes et les riches bourgeois, nos bidons, gourdes et bouteilles clissées d'aujourd'hui. Les barisiaux se por-

taient en sautoir, soutenus par une courroie de cuir ou par un solide ruban de soie. Les barilliers formaient une corporation à Paris et ne pouvaient employer que certaines qualités de bois, savoir : le cœur de chêne, le poirier, l'alisier et l'érable. Ils façonnaient aussi des barils en bois de senteur.

A titre d'exemple, nous donnons page 183 un barillet de fabrication française de cette époque. Les cylindres de la boîte et du couvercle sont tournés; le fond et le dessus rapportés, ainsi que l'indique le détail (profil A). Les montures sont d'argent. La boîte de la serrure à moraillon est faite du même métal et très finement gravée (détail B). En D est donnée l'attache de la charnière. Ce barillet a $0^m,105$ de hauteur sur $0^m,11$ de diamètre. Il porte sur trois pieds d'argent maintenus au fond par des rivets.

Ses petites dimensions nous donnent à penser qu'il n'a servi qu'à renfermer des parfums ou des épices rares. C'est un des plus parfaits modèles de barillet ou barisiau de voyage qui aient été conservés.

Ainsi que nous l'avons déjà dit au commencement de la Renaissance, le mobilier et les ustensiles de voyage étaient arrivés à un degré de confortable tout-à-fait extraordinaire pour l'époque et qui semblerait radicalement impossible si l'on s'en rapportait aux temps postérieurs. L'artisan qui construisait tous ces objets, dont quelques-uns ont défilé et défileront encore, commentés et expli-

qués par nous, sous les yeux du lecteur, était le charpentier-huchier. Chose bizarre, cet ouvrier, si nous en croyons la curieuse figure (page 187) que nous extrayons des vitraux de la cathédrale de Bourges, possédait à peu de différence près, le même outillage qu'aujourd'hui. A sa ceinture de cuir, en effet, est attachée l'escarcelle avec le compas. La doloire est passée à droite dans la courroie et la bisaiguë à gauche, derrière l'escarcelle. Les pans postérieurs de sa cotte sont ramenés par devant, entre les cuisses, et retenus dans la ceinture. Il porte la cognée sur l'épaule et un fil de manœuvre autour du cou. Des chausses couvrent ses jambes. Si ce n'est la doloire qui a changé de forme, cet outillage est encore, ainsi que nous l'avons dit, celui de nos ouvriers charpentiers.

Le huchier, en plus des outils qu'on vient de lui voir, faisait un usage journalier du rabot. C'est seulement vers l'époque de la Renaissance que l'on voit apparaître cet outil duquel nous donnons une reproduction très exacte (page 191). Le rabot du XVe siècle est muni d'une poignée verticale à l'avant qui facilite la poussée. Il n'a pas, comme le nôtre aujourd'hui, ses deux flancs parallèles ; ils sont, au contraire, renflés afin de mieux s'asseoir sur le bois à planer. Les rabots étaient faits de bois de poirier, de charme, d'érable et façonnés, paraît-il, avec beaucoup de soins comme tous les outils de cette époque. Le long rabot ou varlope employé pour dresser des membrures très longues et rela-

BARILLET ou BARISIAU de voyage (d'après Viollet-le-Duc).

tivement minces, ne parait pas dans les monuments figurés avant le XVIe siècle.

Il est à remarquer que la Renaissance eut une heureuse répercussion, et cela assez rapidement, chez les huchiers-coffretiers. Leur goût s'épura vite au contact de leurs camarades exerçant une profession plus artistique et leur menuiserie ne tarda pas à être traitée d'une manière remarquable comme construction et comme exécution. Les huches se revêtirent de riches panneaux, présentant de délicates arcatures et des combinaisons de courbes qu'on employait fréquemment alors ou bien des simulacres de parchemins pliés.

Lorsque le confortable devint un besoin impérieux, on ajouta des dossiers, des appuis et des dais empanachés. Le couvercle des huches disparut sous les coussins et les tapis mobiles qui remplacèrent les toiles peintes ou gaufrées que l'on collait habituellement sur leur surface.

Cette mode dura longtemps : pendant les XVIe et XVIIe siècles il n'y avait pas de maison qui ne possédât un ou plusieurs bahuts. Un grand nombre de ceux que nous possédons datent de cette époque. Un usage universellement répandu, du reste, consistait à envoyer à la mariée, au moment de ses noces, un coffre en bois sculpté, rempli à déborder d'objets de ménage, étoffes, soieries, bijoux, dentelles, etc., et qui lui servait ensuite de malle pour voyager. Cette coutume existait encore au XVIIIe siècle. Sous Louis XIII

les salles des gardes étaient garnies de coffres ou bahuts qui servaient de bancs. Dans sa « *Relation de ce qui s'est passé à la mort du maréchal d'Ancre* » (1659, Leyde, Elzevier), Pierre Dupuy nous dit que Vitry, attendant l'arrivée de sa victime, « demeura longtemps dans la salle des Suisses, *piquant le coffre*, ne faisant semblant de rien. »

On appelait *piquer le coffre*, l'action de s'aller asseoir de longues heures dans une antichambre en attendant le bon plaisir de celui qu'on sollicitait. Le visiteur avait en effet l'habitude, pour passer son temps, de piquer avec sa dague le couvercle du bahut sur lequel il était assis.

Nous devons mentionner quelques rares specimens de coffres ou de coffrets de cette époque dans lesquels on voit poindre la tendance à une construction nouvelle des ustensiles de voyage. Jusqu'ici le bois a formé le fond de la fabrication; rarement le coffre a été recouvert d'une enveloppe si ce n'est de toile peinte. On se contentait, le plus souvent, de cirer ou de peindre le meuble en agrémentant sa surface de coins ou de pentures découpées ou plus simplement de clous disposés en dessins capricieux et souvent d'un certain goût. De plus en plus, désormais, nous signalerons des ustensiles de voyage recouverts d'un cuir bien que le huchier, de temps en temps, produise une œuvre en bois sur laquelle nous devrons nous arrêter.

Il existe dans une des salles du musée de Cluny, à Paris, un fort curieux coffret de voyage, véritable

OUVRIER HUCHIER, porteur de ses outils, au XV• siècle
(*Dictionnaire du Mobilier*, Viollet-le-Duc, t. I

petite malle par ses dimensions et qui devait servir à renfermer des objets précieux. Nous donnons le fac-simile de cet intéressant objet (page 195), qui vient corroborer nos assertions. Ce coffret date du XVIe siècle, il a été acheté d'un Espagnol, il y a quelques années, par la Direction du musée. Il est doublé de maroquin rouge à l'intérieur et extérieurement d'un cuir moderne de Tunis qui a remplacé un revêtement de cuir de Cordoue ciselé de deux époques. Le travail de serrurerie mérite attention : il se compose, pour le couvercle, de neuf pentures toutes ciselées et à charnières; les bordures ont été appliquées après coup et découpées à jour.. Au milieu, une serrure assez grosse avec vertevelle, est accompagnée de chaque côté de deux moraillons qui, de même que cette dernière, sont ornés de clochetons en relief du plus gracieux effet. Le corps du coffre est consolidé par de nombreuses pentures terminées par de petits mascarons en forme de coquillages ainsi que celles du couvercle; on en remarque six sur le devant et trois de chaque côté en même temps que des cornières découpées aux angles, renforcées elles-mêmes par huit crampons. Sur les côtés et sur le dessus sont fixées des poignées en fer maintenues par des platines ajourées. L'origine de ce meuble est inconnue. On le suppose espagnol. Il nous semble, en ce qui nous concerne, que cette mallette est un travail andalou du XVe siècle.

Voici maintenant un autre type d'objet de voyage

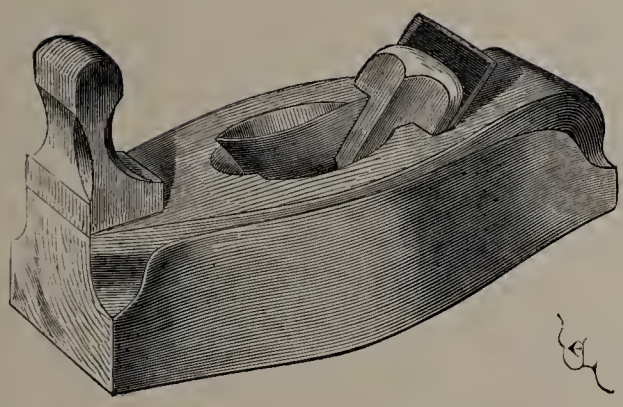
qui émane entièrement d'un huchier-bahutier. C'est un specimen intéressant de fabrication du XVe siècle et qui vient à l'appui de la thèse que nous soutenions précédemment en affirmant que le goût et la main des ouvriers s'étaient formés au contact des travailleurs des autres professions plus artistiques :

Il s'agit d'un coffre de mariage en forme de bahut sur pieds et à couvercle en bois sculpté, (page 199) provenant du château de Loches et ayant fait partie autrefois de la collection de M. du Sommerard. Ce beau meuble, aujourd'hui déposé dans une des salles du musée de Cluny, était, d'après l'avis de son premier propriétaire, auquel nous croyons devoir nous ranger, une œuvre italienne plutôt que française et qu'on a lieu de croire avoir été construite par un de ces ouvriers italiens qui vinrent en si grand nombre à la cour de François Ier. Le catalogue du musée l'indique comme émanant de l'école française. Nous ne le croyons pas.

Le couvercle de ce coffre est en forme de voûte, il est orné de huit caissons sculptés à plein bois avec figures au centre et est orné d'incrustations en bois de couleur. Il porte la devise :

MITTE ARCANA DEI

La sculpture en est assez grossière. Le corps du bahut, surmonté de son couvercle, a une hauteur totale de 0^m,85 sur 1^m,40 de long. Le devant porte à son centre et à chacune de ses extrémités



RABOT de HUCHIER, XVe siècle
(D'après le *Dictionnaire* de Viollet-le-Duc).

une cariatide dont le travail et le fini laissent à supposer que le corps du coffre n'est point de la main du même ouvrier que le couvercle. La partie gauche de la façade principale est décorée d'une figure de l'Amour, les yeux bandés, tenant son arc et une flèche; la partie de droite représente l'Hymen élevant son flambeau d'une main et soutenant de l'autre une corne d'abondance. Ces deux figures sont entourées d'ornements et de feuilles d'acanthe entremêlés de volutes d'un effet très artistique. Les deux côtés du coffre sont ornés : en bas, d'une tête de bélier, et en haut, sur le couvercle, d'une tête d'ange surmontée d'une large feuille formant dôme. Le meuble a été, par malheur, juché sur quatre pieds, pattés à griffes, d'un travail plus moderne, ce qui donnerait à penser que, primitivement destiné à être chargé sur une litière ou sur des mules, il devait aussi servir d'armoire et, pour la commodité des recherches, être posé sur des pieds à la manière antique.

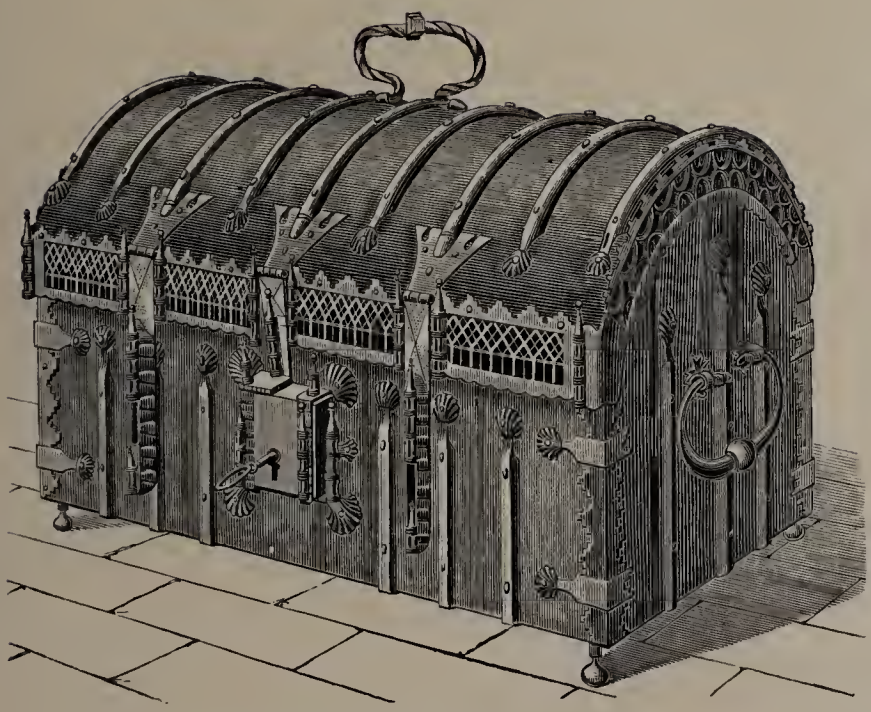
Il existe encore, au musée de Cluny, un autre coffre de mariage en bois sculpté, décoré de figures et d'ornements en haut relief sur fond doré et que l'on croit être de l'école vénitienne du XVIe siècle.

La façade et les tiroirs de ce bahut sont couverts de sujets à figures relatifs au mariage et tirés de la mythologie aussi bien que de l'histoire sainte, tels que Neptune et Amphytrite et le mariage de Laban; ils sont ornés de chimères, de mascarons et d'écussons en haut relief. Les frises portent des

guirlandes et des trophées et les angles sont formés par des figures chimériques aux ailes déployées. Au centre est un écusson richement encadré dans des figures de génies et des mascarons et présentant un lion ailé à deux pattes. Des animaux chimériques montés par des personnages en haut relief, décorent les deux côtés du coffre. Sa hauteur est de $0^m,66$ sur $1^m,76$ de long.

Nous bornerons là nos citations relatives aux huches de mariage. Nous le répétons, l'usage était courant, à cette époque, de donner en présent aux jeunes filles nobles ou aux riches bourgeoises un coffre en bois sculpté, incrusté de diverses couleurs ou décoré de métaux précieux et rempli à déborder de dentelles, de riches étoffes ou d'écharpes de soie. La magnificence d'une semblable offrande laissait, nous semble-t-il, assez loin derrière elle les petitesses de la génération actuelle. Elle aura eu en tous cas à nos yeux une grande utilité : fournir à un corps de métier intéressant, l'occasion de produire des œuvres dont quelques-unes ont presque atteint à la perfection.

Dans une partie précédente de cet ouvrage, nous avons dit que, sous l'influence des convulsions religieuses qui désolèrent l'Europe occidentale dans le courant du XVIe siècle, le mouvement artistique professionnel ayant trait à l'article de voyage ou aux moyens de transport, subit un ralentissement, nous pourrions même dire un obscurcissement, qui ne se dissipa que longtemps après. Nous avons



COFFRET DE VOYAGE ESPAGNOL

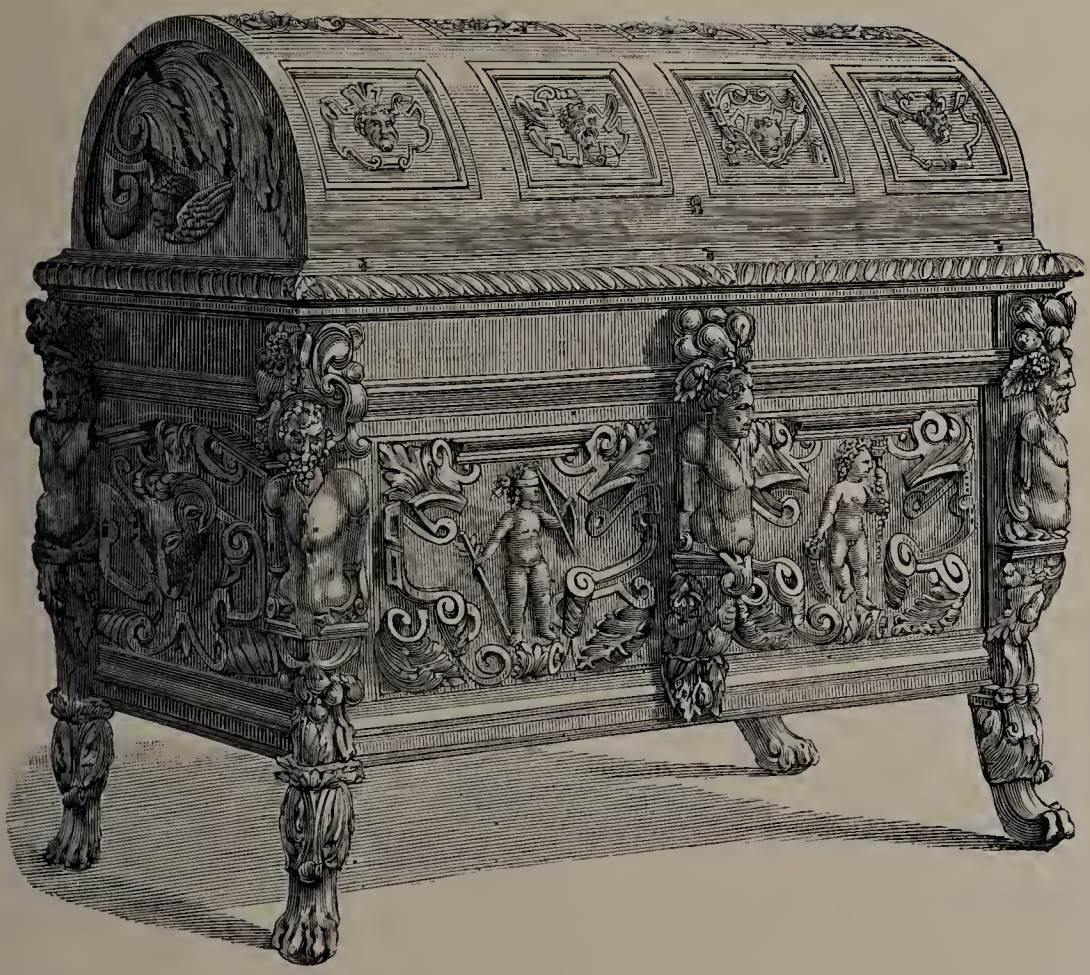
De l'époque de la Renaissance (d'après nature).

parlé des litières du moyen-âge et sans remonter aux *sella gœstatoria* romaines des César que nous avons décrites, on se souvient des magnificences de la litière d'Isabeau de Bavière. L'usage de ce moyen de locomotion subsista toujours, en plus ou moins grande faveur, suivant les époques, sans être jamais complètement abandonné puisque, encore aujourd'hui, dans certaines localités de la Suisse allemande, on se sert encore de la chaise à porteurs. Les grands seigneurs seuls, au seizième siècle, conservèrent la litière mais pour les cérémonies d'apparat. On usa universellement du palefroi ou de la mule suivant les conditions. Ce mode de voyager était le plus usité en France depuis plusieurs siècles et nous rappellerons les dames qui se rendaient aux tournois sur des palefrois que deux palefreniers tenaient par la bride. Aux tournois qui furent offerts à la haute société sous Charles VI, les dames parurent ainsi, montées en croupe derrière les tenants qu'elles conduisirent jusque dans la lice. Cet usage d'aller en croupe était d'ailleurs général, aussi bien pour les hommes que pour les femmes. On lit dans les chroniques du XIVe siècle que Charles VI voulant voir, sans être vu, l'appareil de l'entrée de la reine, monta en croupe derrière Savoisy, qui était un de ses favoris, et qu'il revint de son excursion chargé des coups qu'il avait reçus en poussant son cheval dans la foule pour s'ouvrir un passage.

L'usage était donc général et ce fut sans que

personne s'en rendît le moindre compte, que le progrès toujours croissant des moyens de locomotion s'arrêta. On se contenta de la monture même pour de funèbres corvées, puisque c'est sur une mule et ayant un huissier en croupe, que Saint-Vallier fut conduit en Grève, en 1524, pour y avoir la tête tranchée. La mule était la monture des gens paisibles, des évêques, des abbés et des magistrats; c'était toujours sur une mule que les légats faisaient leur entrée à Paris; c'était sur cette monture que les conseillers et les présidents venaient au Palais de Justice, moins encore par crainte de la fatigue que pour échapper aux amas de boue qui remplissaient les rues non encore pavées. Pour enfourcher les montures, on ménageait, soit dans la cour des monuments publics, soit dans les rues, des montoirs en pierre semblables à ceux que l'on remarque encore dans les rues antiques de certaines villes de province.

Malgré les litières et l'invention des carrosses dont nous allons parler tout à l'heure, l'usage du cheval, de la mule ou de la haquenée persista encore longtemps. Henri IV se promenait souvent à cheval par la ville et c'est un jour qu'il passait ainsi sur le Pont-Neuf qu'un fou nommé Jean de l'Isle se jeta sur lui pour l'assassiner ; le roi ne put arriver à se débarrasser du forcené qu'en piquant son cheval et en prenant la fuite. Le lieutenant civil, le lieutenant criminel, le procureur du roi, continuèrent pendant longtemps à se montrer dans



COFFRE DE MARIAGE en bois sculpté
Œuvre italienne du XVIe siècle (d'apès nature).

les cérémonies publiques montés sur des mules, et quand, à la fin du XVIIe siècle, M. d'Aubray, occupant alors la première de ces fonctions, abolit cette coutume, nombre de gens en furent scandalisés. Les femmes elles-mêmes se montrèrent réfractaires au progrès et n'abandonnèrent point leurs haquenées facilement pour la litière, la chaise ou le carrosse, puisqu'à l'entrée solennelle de Louis XIV à Paris, on fit figurer les haquenées de la reine, « les-« quelles estoient blanches et couvertes de harnois « étincelants d'or et d'argent. »

Depuis le règne de François Ier jusqu'à celui de Henri IV, les gentilhommes et les riches bourgeois voyagèrent ainsi que leurs femmes, montés sur des chevaux ou des mules. L'établissement de la poste aux chevaux permettait de changer de monture à des relais fréquents et d'accomplir les voyages avec une célérité relative. Dans ces conditions, les bagages venaient en arrière, à petites journées, chargés sur des mules conduites par des laquais sous la surveillance d'un intendant. Le bagage emporté par les maîtres consistait purement et simplement en une malle, sorte de sacoche en cuir, de valise ou de portemanteau qu'on attachait en arrière de la selle, sur la croupe du cheval. La valise, qu'on appelait aussi *varise*, prenait le nom de *bouge* quand elle se composait d'une carcasse de bois en forme de coffret et qu'elle était recouverte de cuir ou d'une étoffe précieuse.

Le roi, la reine et les princes du sang, sous

François Ier, Henri II, François II et Charles IX, voyagèrent toujours à cheval ou à mule, à de rares exceptions près. Seul des Valois, Henri III, ce roi androgyne, aux mœurs aussi inavouables qu'efféminées, préféra la litière et sut la remettre un moment à la mode dans son entourage.

On a conservé la description du véhicule favori du roi :

Elle était traînée par huit mules richement caparaçonnées. C'était une machine formant un carré long, supportée par quatre roues, toute garnie de coussins à l'intérieur, toute drapée de rideaux de brocart à l'extérieur; elle pouvait avoir quinze pieds de long sur huit de large. Dans les endroits difficiles ou dans les montagnes trop rudes, on substituait aux mules un nombre indéfini de bœufs dont la lente mais vigoureuse opiniâtreté n'ajoutait pas à la vitesse, sans doute, mais donnait au moins l'assurance d'arriver au but sinon une heure, du moins deux ou trois heures plus tard.

Dans cette litière, le chapelain, le médecin et les mignons s'entassaient et se groupaient autour du maître qui, assis au fond du véhicule, avait son fauteuil surmonté d'une statuette de Notre-Dame de Chartres, enfouie dans une niche dorée, sculptée en marbre blanc par Jean Goujon pour le roi Henri II. Au plafond se balançait une cage en fil d'archal dans laquelle était retenue captive la perruche favorite du roi. Puis, errant çà et là, des chiens, des lévriers, des singes, sapajous et ouistitis,

animaux très en faveur pour le moment à la cour des Valois, ce qui faisait dire aux beaux esprits du parti des Guise que « quand le roi entrait dans « sa litière, la ménagerie était au complet. »

Un moyen moins solennel de locomotion commençait à paraître timidement : sous le règne précédent, la reine Marguerite de Navarre, première femme de celui qui devait être Henri IV et que Charles IX appelait familièrement « ma sœur Margot, » avait imaginé une sorte de chaise ou de fauteuil découvert porté par deux hommes à l'aide de brancards mobiles et dont elle se servait pour se promener les jours où la pluie avait rendu humides les allées des jardins du Louvre. Cette invention qui, en se perfectionnant plus tard, devint la chaise à porteurs, n'eut tout d'abord que peu de succès.

CHAPITRE VIII

—

XVIIe XVIIIe siècles

J'ai appris de la vieille Madame Pilou, dit Sauval, qu'il n'y a point eu de carrosses à Paris avant la fin de la Ligue. La pre-
« mière personne qui en eut était une femme de sa
« connaissance et sa voisine, fille d'un riche apo-
« thicaire de la rue Saint-Antoine nommé Fave-
« reau. De dire comment était fait son carrosse,
« c'est ce que la même dame ne m'a pas dit; elle se
« souvient seulement qu'il était suspendu avec des
« cordes ou des courroies, qu'on y montait avec
« une échelle de fer et qu'enfin il ne ressemblait
« presque point à ceux d'à présent; que tant il
« parut nouveau, les enfants et le petit peuple,
« courraient après et souvent avec des huées. Pour
« aller par la ville elle y faisait atteler deux che-

« vaux et quatre lorsqu'elle allait à la campagne ;
« et même il n'y en avait pas davantage au carrosse
« de Henry le Grand, beaucoup plus tard, quand il
« alla à Saint-Germain avec la reyne et que ses
« chevaux, faute d'avoir été abreuvés, l'entraî-
« nèrent dans l'eau au pont de Neuilly ; ce qui
« l'obligea, ensuite d'un tel accident, quand il sor-
« tait de la ville, d'en faire mettre six, avec un
« postillon sur un des premiers, afin de les retenir
« en pareille ou semblable rencontre. En quoi, aus-
« sitôt, il fut imité par les grands seigneurs. »

Le carosse de la demoiselle Favereau est donc le plus ancien, le premier en date qui roula sur les pavés pointus du vieux Paris de la Ligue. Qu'il y a loin de cette lourde machine, aux sons de ferraille, dans laquelle on montait avec une échelle de fer, à l'élégante voiture signée du nom d'un carrossier illustre que nous voyons passer avec la rapidité de l'éclair dans une des ombreuses avenues du bois de Boulogne ! C'est cependant ce coche, aux ressorts composés de simples cordes, qui est l'embryon d'où est sortie cette industrie pimpante et fière, aujourd'hui une des gloires de notre pays.

Le roi Henri IV, sous le règne de qui le nombre des carrosses s'était considérablement accru, puisque de quatre qu'il y avait à son avènement, le sien, celui de la reine, celui de Bassompierre et celui de la fille de l'apothicaire (à sa mort on en comptait 325 dans Paris), le roi, disons-nous, eut

l'occasion de faire une véritable débauche de véhicules, dans la personne de M. de Brèves, son ambassadeur à Rome. Lorsque celui-ci voulut avoir son audience du Saint-Père, il lui fallut louer cent cinquante carrosses pour sa suite afin de ne pas rester au-dessous de l'ambassadeur d'Espagne.

Nous devons dire, pour expliquer cette anormale profusion de voitures en Italie, à cette époque, que les carrosses ou plutôt des récits les décrivant, avaient été colportés dans notre pays par les gentilshommes toscans et florentins qui envahirent en foule la cour de France à la suite de Catherine de Médicis. L'Italie, du reste, est vraiment la patrie des carrosses, ces majestueuses et lourdes machines, aux allures de berlines de deuil, pour des yeux français. Ne voit-on pas aujourd'hui à Rome ou à Naples, nombre de princes ou de seigneurs habiter les combles de leurs palais, à l'entretien desquels ils ne sauraient suffire, et s'imposer les privations les plus rigoureuses pour pouvoir se montrer chaque jour au Corso dans un véhicule attelé de chevaux irréprochables ?

Mais revenons à notre sujet. L'avant-veille de son assassinat, Henri IV écrivait à Sully : « Je « comptais aller vous voir, mais je ne le pourrai ; « attendu que ma femme se sert de ma coche. »

Voilà au moins qui, d'une manière officielle, nous donne un renseignement précis sur la façon d'écrire le mot coche au XVIIe siècle !

A propos de cette coche, en voici la description

d'après une estampe du temps qui fit longtemps partie de la collection Hennin :

Le carrosse se composait d'une large caisse, peu élevée sur roues, dans laquelle pouvaient facilement tenir huit personnes, quatre dans le fond et quatre en face. Les roues, massives, étaient à demi recouvertes d'une enveloppe en étoffe lourdement brodée d'or et qui cachait leur partie supérieure. Cet ornement portait l'écusson de France à trois fleurs de lys d'or sur champ d'azur, entouré de broderies capricieuses en or sur fond rouge et était bordé d'une lourde crépine du même métal à sa partie inférieure. La caisse, à ses quatre angles, avait quatre piliers en bois doré avec filets rouges, soutenant un dais. Le derrière du carrosse était tendu d'une étoffe rouge et or glissant sur tringle à l'aide d'anneaux cousus à sa partie supérieure, tandis qu'au dessous la caisse portait, sculpté à plein bois, l'écusson de France en ronde-bosse, soutenu par des ornements d'un goût délicat. Enfin, reposant sur les quatre colonnes de bois doré dont nous avons déjà parlé, un dais s'étalait, recouvert d'étoffe écarlate et or, bordé de lambrequins et surmonté d'une large bande portant l'écusson de France et celui des Médicis alternant l'un avec l'autre. Le dais se terminait par une traverse de bois sculpté et doré, surmontée à ses deux extrémités d'une lourde fleur de lys également dorée.

C'est dans cette voiture que le vendredi 14 mai 1610, le bon roy Henry fut assassiné. Écoutons,

pour plus de détails, les narrations de deux témoins oculaires, Lestoile et le poëte Malherbe.

« Le vendredi 14, au matin, le roy disoit au duc « de Guise et à Bassompierre : — Vous ne me co- « gnoissez pas encore, vous autres, mais je mour- « rai un de ces jours, et, quand vous m'aurez « perdu, vous cognoistrez lors ce que je valois et « la différence qu'il y a de moy aux aultres hommes. « Le mesme jour, jour tryste et fatal pour la France, « après le disné, le roy s'est mis sur son lict pour « dormir ; mais, ne pouvant recevoir de sommeil, « il s'est levé, tryste, inquiet et rêveur, et a pro- « mené dans sa chambre quelque temps, et s'est « jeté derechef sur le lict. Mais ne pouvant dormir « encore, il s'est levé et a demandé à l'exempt des « gardes quelle heure estoit. L'exempt luy a res- « pondu qu'il estoit quatre heures, et a dit : — Sire, « je voys Vostre Majesté trysté et toute pensive; « il vauldroit mieulx prendre un peu l'air, cela la « réjouiroit. — C'est bien dict; eh bien! faictes ap- « prester mon carrosse; j'iray à l'Arsenal voir le « duc de Sully, qui est indisposé et qui se baigne « aujourd'huy. » (Lestoile.)

« Le roy sortit peu après pour s'en aller à l'Ar- « senal; il délibéra longtemps s'il sortiroit, et plu- « sieurs fois dict à la reyne : — Ma mie, iray-je? « n'iray-je pas? Il sortit même deux ou trois fois, « et puis tout d'un coup retourna et disoit à la « reyne : Ma mie, iray je encore? et faisoit de nou- « veau doute d'aller ou de demeurer. Enfin il se

« résolut d'y aller, et, ayant plusieurs fois baysé la « reyne, luy dict adieu, et, entre autres choses « qu'on a remarquées, il luy dict : Je ne feray « qu'aller et venir, et seray icy à ceste heure « mesme ».

« Comme il fust en bas de la montée ou son car- « rosse l'attendoit, M. de Praslin, son capitaine « des gardes, le voulust suivre. Il luy dict : Allez- « vous-en, je ne veulx personne : Allez faire vos « affaires. Ainsi, n'ayant autour de luy que quel- « ques gentilshommes et des valets de pied, il « monta en carrosse, se mit au fond, à sa main « gauche, et fist mettre M. d'Espernon à sa main « droicte; auprès de luy, à la portière, estoient « M. de Montbazon, M. de la Force ; à la portière « du costé de M. d'Espernon, estoient M. le maré- « chal de Lavardin, M. de Créqui ; au devant M. le « marquis de Mirabeau et M. le Premier Ecuyer ».

« Comme il fust à la Croix du Tirouër, on luy « demanda où il vouloit aller. Il commanda qu'on « allast vers Sainct Innocent. Estant arrivé à la « rüe de la Ferronnerie, qui est à la fin de celle « Sainct Honnoré, pour aller à celle de Sainct « Denys, devant la Salamandre, il se rencontra « une charrette qui obligea le carrosse du roy à « s'approcher plus près des boutiques de quin- « caillerie, qui sont du costé de Sainct-Innocent, « et mesme d'aller un peu plus bellement, sans « s'arrester toutesfois, combien qu'un qui s'est « hasté d'en faire imprimer le discours l'ait escript

« de ceste façon. Ce fust là qu'un abominable assas-
« sin, qui s'estoit rangé contre la boutique, qui est
« celle du Cœur couronné percé d'une flèche, se
« jeta sur le roy et lui donna coup sur coup deux
« coups de couteau dans le costé gauche : l'un pre-
« nant entre l'aisselle et le testin, va en montant
« sans faire autre chose que glisser; l'autre prend
« contre la cinquième et sixième coste, et, en des-
« cendant en bas, coupe une grosse artère, de
« celles qu'ils appellent veineuses. Le roy, par
« malheur, et comme pour tenter davantage ce
« monstre, avait la main gauche sur l'épaule de
« M. de Montbazon, et de l'autre s'appuyoit sur
« M. d'Espernon auquel il parloit. Il jeta quelques
« petits cris et fist quelques mouvements. M. de
« Montbazon luy ayant demandé : — Qu'est-ce,
« Sire? Il luy respondit : — Ce n'est rien, ce n'est
« rien, par deux fois; mais la dernière, il le dict
« si bas, qu'on ne le put entendre. Voilà les der-
« nières paroles qu'il dict depuis qu'il fut blessé.
« Tout aussitost le carrosse tourna vers le Louvre.
« Comme il fut au pied de la montée où il estoit
« monté en carosse, qui est celle de la chambre de
« la reyne, on luy donna du vin. Pensez que quel-
« qu'un estoit déjà courru devant porter ceste nou-
« velle. Le sieur de Cérisy, lieutenant de la Com-
« pagnie de M. de Praslin, luy ayant soulevé la
« teste, il fist quelques mouvements des yeux, puis
« les referma aussitost, sans les plus rouvrir. Il fust
« porté en haut par M. de Montbazon, le comte de

« Curson en Quercy, et mis sur le lict de son ca-
« binet, et, sur les deux heures, porté sur le lict de
« sa chambre, où il fut tout le lendemain et le
« dimanche. Un chacun alloit luy donner de l'eau
« bénite. Je ne vous dis rien des pleurs de la reyne,
« cela se doit imaginer. Pour le peuple de Paris,
« je crois qu'il ne pleura jamais tant qu'à ceste
« occasion. » (Malherbe, Lettre du 19 mai 1610.)

Les carrosses, depuis que Mademoiselle Favereau avait ameuté après le sien le petit peuple et les enfants du quartier Saint-Antoine, avaient fait déjà des progrès sensibles. Sans atteindre à la magnificence de celui d'un roi, ils avaient su, néanmoins, se parer d'une manière fort agréable chez les grands seigneurs. Nous suivrons plus loin leurs lents perfectionnements chez les classes aristocratiques, le moment est venu de nous occuper des moyens de voyage de la bourgeoisie, de la petite noblesse et du peuple.

Dans un autre chapitre de cet ouvrage, nous avons parlé des voitures publiques que les Romains, à l'instar de ce qu'ils faisaient en Italie, avaient établies chez nous. Au moyen-âge, ce service continua longtemps, puis il se perdit peu à peu jusqu'au jour où se fonda l'institution des coches d'eau. Sous l'influence du pouvoir royal ou de certains grands feudataires de la couronne, des canaux assez nombreux s'étaient creusés, rectifiant les cours d'eau dans leurs parties non navigables, ou les unissant entre eux. L'industrie des coches se

créa, profita de ces facilités et l'on ne tarda pas à voir glisser lentement sur nos fleuves ou nos rivières, de grands chalands suivant, paisibles, le cours de l'eau, ou les mêmes bateaux, chargés de voyageurs et de bagages, remorqués au pas lourd de vigoureux chevaux de trait, lorsqu'il fallait remonter le courant. Ce mode facile et peu fatiguant de voyager eut un grand succès auprès des gens de mœurs paisibles, dans tous les pays d'Europe où l'on put s'en servir.

Dans une collection de navires hollandais du XVIIe siècle, on remarque une planche représentant un heu à voiles ; on lit en haut : « Coche de Bruxelles » et plus bas :

« Ce petit heu flamand, qui des vagues se joue,
« Des marchands voyageurs, épargne les travaux ;
« C'est un coche flottant, dont la flèche est la proue,
« Les voiles l'attelage, et les vents les chevaux.

Aux époques de misère où tous les revenus du pays passaient en frais de guerre, et où, par conséquent, les routes étaient fort négligées, peu sûres et d'ailleurs assez rares, le coche était encore le meilleur mode de transport qu'on eût à sa disposition. Plus tard, sous le règne de Henri IV, principalement, pendant cette assez longue période de paix qui succéda aux horreurs sanglantes des guerres de religion et à la résistance désespérée de la Ligue, l'industrie des coches, encouragée par

le pouvoir royal, prospéra et ne tarda pas à se transformer. Sans que pour cela les coches d'eau vînssent à disparaître, on créa, concurremment avec eux, les coches de terre, qui devinrent rapidement populaires et qui sont restés dans la mémoire de nombreuses générations, bien longtemps après qu'ils eurent disparu pour faire place aux diligences.

C'est du nom du conducteur du coche que nous appelons encore aujourd'hui le domestique qui conduit notre voiture : cocher. *Manquer le coche* est une expression qui signifie toujours manquer une bonne occasion ou arriver en retard. Tout le monde, du reste, n'a-t-il point encore présent à la mémoire, ce chef-d'œuvre du bonhomme fabuliste : La mouche du coche :

« Dans un chemin montant, sablonneux, malaisé,
« Et de tous côtés au soleil exposé,
« Six forts chevaux tiraient un coche ;
« Femmes, moines, vieillards, tout était descendu,
« L'attelage, suait, soufflait, était rendu. »

(La Fontaine.)

En quelques lignes, l'exquis poète nous décrit cette grosse voiture traînée par six chevaux, de laquelle les femmes, les moines et les vieillards entassés ont dû descendre pour pousser à la roue.

Le coche de terre était un énorme et lourd véhi-

cule d'une longueur de six ou sept mètres et large de deux ou trois. La caisse, montée sur quatre roues, était surmontée de cerceaux recouverts d'une bâche ou d'une étoffe, pour garer les voyageurs du soleil ou de la pluie. Un rideau pouvait être relevé sur lui-même sur chacun des côtés. Les premiers attelages de coches de terre se composaient de deux chevaux en flèche ; un postillon était monté sur le premier, placé entre les brancards. Les bêtes étaient habillées comme le sont encore aujourd'hui les chevaux de nos charrettes ; c'est-à-dire que les brancards étaient pour le limonier, suspendus au collier et à une large courroie passant sous la selle. Plus tard encore les coches furent tirés par des chevaux de front, attelés à un timon et à des palonniers : c'était là et c'est encore l'attelage des diligences et de nos voitures publiques actuelles.

Tel était le moyen de locomotion des petites gens. Il en exista bientôt un autre qui fut imaginé par un grand seigneur.

En 1650, le duc de Roanez obtint de Colbert, le privilège d'établir dans Paris, des carrosses publics dont le prix de course serait fixé à cinq sols par personne, à condition, toutefois, qu'on n'y recevrait aucun page, soldat, laquais ni homme de métier. Bientôt, le Prévôt des marchands et les échevins consentirent à habiller les cochers de la livrée de la ville et à faire peindre les armes de Paris sur les portières ou sur la caisse du véhicule. L'entreprise vécut, tout d'abord cahin-caha, lors-

que, brusquement, un incident heureux vint faire sa fortune.

Un jour que Louis XIV se trouvait à Saint-Germain et qu'il se sentait de belle humeur, ce qui ne lui arrivait pas toujours, dit Saint-Simon, à qui nous empruntons ces lignes, il fit monter Mme de Montespan dans un carrosse de louage qui se trouvait là, puis, grimpant sur le siège du cocher, il saisit de ses mains royales les guides de cuir et exécuta avec habileté le trajet du vieux château au Palais de la reine-mère. Il n'en fallut pas davantage pour que la ville et la cour raffolâssent de ces carrosses, dont on ne put plus se passer. On ne se servit plus que de voitures publiques et le duc d'Enghien, pour mieux faire sa cour, imagina de suivre l'exemple du roi et de traverser tout Paris en faisant l'office de cocher ; malheureusement l'équipage, qu'il menait à grande vitesse fut heurté par une grosse voiture chargée de pierres et le prince alla rouler de son siège dans le ruisseau. Cependant ce léger échec ne nuisit en aucune façon à la vogue des carrosses; le public seul y perdit, puisque, à la suite de l'événement, le prix de la course fut élevé d'un sol par individu. Grâce à la faveur croissante qui s'attachait à ces voitures, les entrepreneurs gagnèrent cinquante mille livres de rente. Bientôt il ne leur fut plus possible de répondre aux besoins des carrosses à la course et des privilèges furent accordés aux sieurs Mause et Francini pour établir de nouveaux carrosses publics.

Ce que voyant, le duc de Roanez céda son établissement à un particulier qui en transporta le siège principal rue Saint-Antoine (ce quartier était décidément favorable aux carrosses), dans une maison à l'enseigne du *Grand Saint-Fiacre*.

Nicolas Sauvage, que plus tard on a surnommé Fiacre, sans doute à cause du logis où il avait établi ses remises, avait été l'entrepreneur associé du duc de Roanez avant de lui acheter son privilège. Voici en quels termes Sauval, dans son *Histoire et recherches des antiquitez de Paris*, raconte la genèse de cette entreprise :

« Il y a quelque quarante ans qu'un nommé « Nicolas Sauvage, facteur du maître des coches « d'Amiens, loua à la rue Saint-Martin, vis-à-vis « celle de Montmorency, une grande maison ap- « pelée dans quelques papiers terriers, l'hôtel Saint- « Fiacre, parce qu'à son enseigne étoit représenté « un Saint-Fiacre qui y est encore. Or cet homme, « fort entendu en fait de chevaux et de carrosses « de louage, pour les bien ménager et les faire « durer longtemps, s'avisa d'un nouveau trafic « qui fut d'entretenir à Paris des chevaux et des « carrosses, pour les louer au premier venu. D'abord « il eut bonne pratique quoiqu'il les louât bien « cher et même, incontinent après, il eut des ca- « marades qui s'établirent en divers quartiers et « s'enrichirent. Mais parce que de la maison appe- « lée l'Hôtel Saint-Fiacre, à cause de son enseigne, « étoit venue l'invention de ces sortes de carrosses,

« non seulement le nom de fiacres fut donné aux « carrosses de louage et à leurs maîtres, mais aussi « aux cochers qui les conduisoient, et même je « pense que cette manière de gens a pris saint « Fiacre pour patron. »

Néanmoins la date de fondation de l'institution des voitures publiques à Paris, a été fort discutée, aussi bien que le lieu où se trouvait l'hôtel Saint-Fiacre, comme on va le voir.

Dans un livre du Père Labat, ouvrage peu connu, du reste (Voyage d'Espagne et d'Italie), on lit :

« Je me souviens d'avoir vu le premier carrosse « de louage qu'il y ait eu à Paris. On l'appelait le « carrosse à cinq sols par heure. Six personnes y « pouvoient être, parce qu'il y avoit des portières « qui se baissoient, comme on en voit encore au- « jourd'hui aux coches et carrosses. Et comme il « n'y avoit pas encore de lanternes dans les rues, « ce carrosse en avoit une plantée sur une verge « de fer au coin de l'impériale, à gauche du cocher. « Cette lumière et le cliquetis que faisoient ses « membres mal assemblés, le faisoient voir et en- « tendre de fort loin. Il logeoit à l'image de Saint- « Fiacre d'où il prit le nom en peu de temps, « nom qu'il a ensuite communiqué à tous ceux qui « l'ont suivi. »

Cependant le Père Labat, né en 1663, a évidemment confondu le fiacre avec l'omnibus, dont le premier, autre variété de la voiture publique, parut le 18 mars 1662. Tout ici, les mots carrosse à 5 sols,

impériale, prouvent cette confusion. Ce n'est pas tout, Ménage, dans son *Dictionnaire étymologique*, nous donne cette définition : « Fiacre, on appelle « ainsi à Paris, depuis quelques années, un carrosse « de louage à cause de l'image de Saint-Fiacre qui « pendoit pour enseigne à un logis de la rue Saint-« Antoine et où on louoit ces sortes de carrosses. » Un écrivain moderne, M. Edouard Fournier, dans ses *Enseignes des rues de Paris*, prend texte de la définition de Ménage pour battre en brèche celle qui est donnée dans l'historique de Sauval. Il ne faut voir là, selon nous, qu'un ingénieux paradoxe comme M. E. Fournier sait les faire. Il a confondu évidemment l'hôtel Saint-Fiacre primitif (Montmorency) avec l'hôtel Saint-Fiacre de la rue Saint-Antoine. La coïncidence du nom de ce saint, prédestiné paraît-il à patronner les voitures de louage est singulière, mais il n'y pas d'erreur possible et nous croyons la version de Sauval la vraie.

Il ne nous reste plus maintenant à citer que pour mémoire une mazarinade de 1652, par Nicolas Damesme, *Le souper royal de Pontoise fait à MM. les Députés des six corps de marchands de cette ville de Paris,* où une troisième étymologie est donnée :

« C'étoit pour avoir des carrosses,
« Ou l'on attelle chevaux rosses,
« Dont les cuirs sont rapetassés,
« Vilains, crasseux et mal passés,

« Représentoient le simulacre
« De l'ancienne voiture de Fiacre,
« Qui fut le premier du métier,
« Qui louoit carrosse au quartier
« De Monsieur Saint-Thomas du Louvre, etc. »

Quoi qu'il en soit, l'idée de Nicolas Sauvage, dit Fiacre, fit fortune, et l'entreprise du duc de Roannez, placée entre ses mains, produisit encore d'assez beaux résultats pendant les premiers temps, car Fiacre eut à lutter contre une concurrence redoutable. Il y tint tête, grâce à la faveur que conservait le public aux anciennes voitures de l'image de Saint-Fiacre, tout en étendant le nom à toutes les concurrentes. Les gens de cour, surtout, furent âpres à la curée. En mai 1657, Louis XIV accorda, par lettres patentes, à son écuyer Pierre Hugon, sieur de Givry, l'autorisation d'établir, dans la ville et les faubourgs de Paris, des carrosses, calèches et chariots à deux chevaux, « pour circuler de sept heures du matin à sept heures du soir. » En 1664, M. de Givry renouvela son brevet pour voitures et calèches à deux et quatre roues, location à l'heure, à la journée, etc. La même année il s'associa les frères Francini et fusionna son brevet avec un autre qui avait été accordé à un sieur de Santour et à sa sœur Anne Piquet, fille d'honneur de la reine-mère. En mai 1661, Madame de Beauvais, la même qui passe pour avoir été la première maîtresse de Louis XIV, obtint un brevet royal

pour « exploitation de fiacres et organisation d'un service de Paris à Versailles et à Saint-Germain. » Son fils, le baron de Beauvais, hérita du droit à sa mort. En 1653, Charles Villarue obtint lui aussi un privilège et put, de la sorte, faire une active concurrence aux entreprises déjà existantes.

Les noms des véhicules employés sous la désignation de fiacres ou carrosses de louage étaient divers. On disait carrosses, fiacres, cabriolets, vinaigrettes, brouettes; ce fut sous ces multiples appellations que les voitures publiques se multiplièrent à l'infini, au point que sous le règne de Louis XV on en comptait 15,000 à Paris.

Cependant, l'organisation proprement dite des fiacres laissait beaucoup à désirer; de tous côtés des réclamations étaient adressées au pouvoir royal. Le lieutenant de police, sur l'ordre du roi, dut prendre des mesures et en 1688 paraît la première ordonnance de réglementation relative aux voitures publiques : elle fixe les lieux de stationnement.

1664. Ordonnance qui établit la course à 10 sous pour les voitures à deux places et à 40 sous pour les voitures à quatre places.

1672. Nouveau règlement.

1673. Nouveaux emplacements de stations.

1689. Défense aux cochers d'entraver la circulation à peine de 200 livres d'amende.

1696. Ordonnance qui fixe à 25 sous le prix de la première heure et à 20 sous le prix des autres.

1698. Ordonnance qui enjoint aux loueurs de carrosses, fiacres, vinaigrettes, cabriolets, etc., d'apposer sur le derrière de leurs voitures des numéros avec de grands chiffres peints en jaune et à l'huile, de manière qu'ils puissent être distingués de fort loin.

1774. Le prix est fixé à 25 sous la course et l'ordonnance enjoint sévèrement la politesse aux cochers, dont Saint-Evremond disait déjà dans une lettre écrite en 1692 :

« Les cochers sont si brutaux, ils ont la voix « si effroyable, et le claquement continuel de « leurs fouets augmente le bruit d'une manière « si horrible, qu'il semble que toutes les furies « soient en mouvement pour faire de Paris un « enfer. »

En Angleterre, les premiers *cabs* parurent à Londres en 1625. On en comptait 700 en 1694, 800 en 1715. Edimbourg eut des fiacres dès 1673. Les fiacres d'Angleterre ressemblaient beaucoup aux nôtres, mais il faut remarquer toutefois, qu'alors comme aujourd'hui, les chevaux y étaient, comme qualité, de beaucoup supérieurs à ceux que nous employions chez nous.

Nous allons, momentanément, interrompre notre étude des moyens de transport publics ou privés, usités aux XVIIe et XVIIIe siècles, pour étudier quelques types d'ustensiles de voyage ayant servi à cette époque. Nous reprendrons ensuite notre travail pour traiter des chaises à porteurs, des

carrosses de gala, des chaises de poste et des diligences.

Au XVIIe siècle les progrès de la serrurerie et de la mécanique étaient tels que nombre de seigneurs, médiocrement rassurés par les coffres ou les coffrets ordinaires, imaginèrent de revenir à la construction entièrement métallique, ce qui n'excluait pas, malgré cela, le goût artistique.

C'est un coffre de voyage de cette espèce, véritable coffre-fort portatif, dont nous donnons la reproduction d'après nature, page 225. Ce merveilleux objet est exposé au musée de Cluny. Il provient d'un legs fait au musée par M. le baron des Mazis. Par testament en date du 25 octobre 1866, fait à la Métairie, commune de Saint-Marc-du-Désert, canton de Villaine-le-Jubel, et déposé chez M Leterrier, notaire à Gesvres, M. des Mazis a donné au musée des Thermes et de Cluny tous les objets précieux réunis par ses soins et se rattachant à la haute serrurerie des XVe, XVIe et XVIIe siècles, ainsi que tous les coffres et coffrets en fer damasquinés d'or et d'argent faisant partie de sa collection. Le spécimen qui nous occupe en était un des plus beaux fleurons.

C'est un coffre en fer forgé, à quatre faces et à couvercle avec coins abattus, couvert d'ornements et d'attributs en fer de haut relief, forgés et appliqués. La face principale représente une double arcature dont les piliers sont surmontés d'écureuils et d'un chien en ronde bosse ; sous les arceaux sont

des vases également en haut relief avec des fleurs et des bouquets en repoussé. Les faces latérales portent des anses mobiles rattachées par une élégante ornementation. Le couvercle est orné de rinceaux, avec motifs en haut relief, et de C enlacés.

Ce qu'il faut surtout admirer, dans cette pièce unique, c'est la décoration en fer qui est travaillée avec une délicatesse inouïe. Les vases contiennent des roses forgées dont les feuilles et les pétales sont de purs chefs-d'œuvre, de véritables fleurs de métal. Sur la partie supérieure du couvercle, qui elle-même, est fort curieusement ouvrée, existe, au centre, un cache-entrée en forme de trèfle et qui se démasque à l'aide d'un secret. Jusque-là, rien que de très facile, l'administration du musée connait la combinaison de ce cache-entrée. Pourtant depuis que le coffre est à Cluny, il n'a jamais pu être ouvert et ne le sera probablement jamais. Voici pourquoi :

Avant sa mort, M. le baron des Mazis avait prévenu M. du Sommerard qu'il était dans l'intention de lui léguer sa collection. A la suite de cette confidence, le généreux donateur avait plusieurs fois fait fonctionner le secret du coffre et de bien d'autres encore devant le savant archéologue, dans le but de les lui indiquer. Après sa mort, les objets ayant été transportés au musée, on fit alors appel à la bonne volonté d'une personne qui avait approché de très près M. des Mazis et on la pria d'indiquer le secret qu'elle connaissait ; cette personne refusa

COFFRE-FORT DE VOYAGE.

École Française du XVIIe siècle (d'après nature).

et malgré le long et solitaire colloque qu'eut avec le meuble un des plus habiles fabricants de coffres-forts de la ville de Paris, la serrure refusa d'obéïr.

On en a pris son parti aujourd'hui; mais que peut bien contenir ce trop fidèle gardien ?

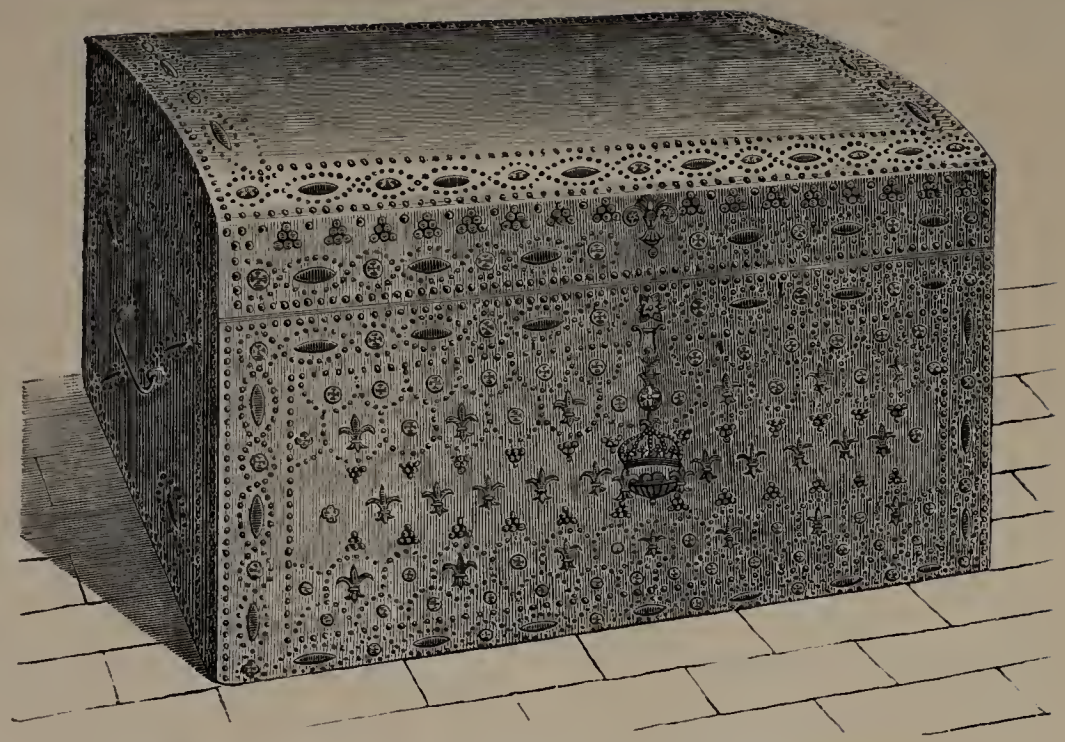
Sous Louis XIV, les articles de voyage commencent à affecter la forme que nous leur connaissons aujourd'hui, à peu de chose près ; Nous en donnons trois exemples ; les modes de construction, en ce qui concerne le gros œuvre, on le verra, ont peu varié depuis.

Le premier consiste en un grand coffre de bois recouvert de peau, donné au musée de Cluny en 1868 par Prosper Mérimée et trouvé par lui à Cannes. La longueur de cette malle est de 1 m. 08 et sa hauteur 0 m. 59, elle date des premières années du règne du Roi Soleil. Le fût (carcasse) est en bois recouvert de cuir scié, sur le couvercle, le devant et les bouts, le derrière restant nu. Elle est ornée d'une multitude de clous de cuivre étampés formant des dessins capricieux, encadrant de petits motifs du même métal représentant tantôt une fleur de lys, tantôt une croix de Malte, etc. Sur le couvercle et sur les bouts, sont placés en bordure de gros clous, taillés en forme de pierres précieuses qui, lorsqu'ils étaient neufs et brillants, devaient donner au meuble une allure clinquante qui ne devait pas être sans grandeur. Au milieu de la face verticale du couvercle est placé un ornement, jadis doré, finement ciselé. L'entrée de la

serrure est en forme de lyre, elle surmonte une couronne royale portant des fleurs de lys qui, elle-même, est immédiatement au-dessus d'une sorte de coupe sans pied. Toutes ces appliques sont habilement ouvrées et ont jadis été rehaussées d'or. Les bouts, peu ornés de clous, sont garnis de poignées de fer sans intérêt ; les emboîtures sont en cuivre.

Cette malle (page 229), est exposée au Musée de Cluny dans la salle des voitures. Elle proviendrait, paraît-il, de l'expédition tentée par le duc de Beaufort contre Alger. Cette origine nous paraît bien douteuse ; en tous cas, elle justifierait l'échouage d'un objet qui a certainement appartenu à un enfant de France, dans la petite ville de Cannes.

Le deuxième exemple consiste en un coffre également en bois, recouvert de cuir scié et orné d'appliques ciselées de cuivre représentant des soleils, des lions et des anges voletant deux à deux. Des clous de cuivre étampés entourent de leurs circonvallations les appliques ciselées et d'autres clous plus larges taillés à facettes. Deux petites couronnes, placées à droite et à gauche du motif central, donnent à présumer que ce coffre a dû appartenir à un haut personnage. Au milieu du devant, un large motif en cuivre repoussé et ciselé représente Dieu auréolé, flanqué de deux anges aux ailes éployées et surmonté d'un ornement composé de volutes s'enchevêtrant les unes dans



MALLE du commencement du règne de Louis XIV (d'après nature).

les autres. Le tout est surmonté d'un Saint-Esprit, la tête en bas. Une poignée sert à soulever le couvercle.

L'origine de cette malle est bien obscure : elle aurait appartenu à une famille irlandaise émigrée en France à la suite de Jacques II (de là, sans doute, les lions ou léopards et les couronnes, si le meuble a appartenu à quelqu'un de la maison royale d'Angleterre). Cette famille aurait gardé cette malle jusqu'au milieu de ce siècle, époque à laquelle, étant venue prendre les eaux à Forges (Seine-Inférieure) elle se lia avec un vieux général français à qui elle en fit présent. A la mort de l'ancien officier, sa succession étant tombée en déshérence, le mobilier fut vendu à l'encan et la malle fut achetée par son propriétaire actuel, M. Ehretsmann, directeur actuel du Grand-Hôtel de Forges-les-Eaux, à l'obligeance de qui nous devons la reproduction que nous donnons page 233.

Enfin, pour terminer, voici une malle dont l'origine est encore bien incertaine : elle fut vendue au Musée de Cluny par M. le comte d'Etampes, qui fit de nombreux voyages en Orient et collectionna avec fureur. On prétend que cette malle est d'origine persane, nous croyons plutôt qu'elle est espagnole. La preuve en serait, pour nous, dans la serrurerie, les pentures et dans la facture tout-à-fait particulière et semblable à celle des bourreliers espagnols et mexicains d'aujourd'hui. Les armatures sont en fer, elles se composent de cinq pen-

tures joliment ciselées au burin et courbées de façon à emboîter le couvercle de la malle, trois parallèles entre elles et deux perpendiculaires à leur milieu. Les extrémités de chaque penture sont agrémentées d'un ornement ajouré, sauf celle du milieu, dont un des bouts porte un moraillon coudé. La serrure est ronde, ciselée et entourée d'une platine découpée à jour avec un certain talent (page 237).

Ce qui est intéressant dans ce spécimen, et ce que nous n'avions pas encore rencontré jusqu'ici, c'est qu'il est en osier tressé dans la manière des malles brevetées d'aujourd'hui Il y a là, une antériorité qui pourrait bien avoir une certaine valeur aux yeux de nos tribunaux, d'autant mieux que la construction en remonte certainement au commencement du XVIIIe siècle, soit à près de deux cents ans. Le tressage de l'osier est peut-être un peu plus lâche que celui qu'on produit de nos jours, et les lattes plus écartées. Le fût a été recouvert d'un cuir assez épais et sur lequel des ornements découpés, également en cuir, ont été appliqués et rehaussés d'une broderie de fil. Le devant porte deux animaux fantastiques, aux longs cous de girafe, tournant la tête pour se regarder. Ils sont entourés d'une végétation imaginaire et le tout est encadré d'une large bordure de feuilles et de rosaces contournées ; à chaque bout une poignée en fer.

Comme on le voit, l'industrie des articles de voyage tend déjà à se transformer. On va petit à

MALLE PRÉSUMÉE D'ORIGINE ANGLAISE

Fin du XVIIe siècle (d'après nature).

petit abandonner le coffre lourd et somptueux pour arriver à des objets en cuir moins pesants qui prendront le nom de *vache* lorsqu'ils seront placés derrière la chaise de poste, par opposition au *veau*, valise plus petite placée au-dessous de l'appuie-pieds du cocher.

Reprenons maintenant nos explications sur les véhicules.

Avant d'aborder ou plutôt de continuer notre étude des moyens de transport par traction animale, nous ne devons point oublier la chaise à porteurs, ce meuble dont nos pères étaient arrivés à ne plus pouvoir se passer tellement il était entré dans leurs mœurs. Si l'on veut bien se remémorer d'un côté l'état piteux dans lequel, fort souvent, se trouvait la voie publique, et de l'autre la richesse du costume des hommes et des femmes, la délicatesse des plumes, des dentelles, des rubans et des nœuds d'épaule, alors surtout que le parapluie n'était point inventé, on verra que l'usage qui consistait à se mettre à l'abri dans une boîte bien fermée, qu'on pouvait faire arrêter dans le vestibule de la maison où l'on allait en visite, était d'une véritable commodité.

Les Romains qui raffinaient sur tout ce qui regarde le luxe et le confortable, n'étaient pas sans connaître les chaises à porteurs, qui prenaient chez eux le nom de *Sellœ gestatoriae* ou *fertoriœ* et de *cathedrâ* quand il s'agissait d'un portoir pour femmes. La chaise se portait à bras comme sou-

vent aussi la litière. Elle ne doit point être confondue avec cette dernière que nous avons déjà étudiée longuement, et où l'on était couché. Dans la chaise à porteurs, au contraire, on s'asseyait. La chaise était tantôt ouverte, tantôt fermée et faite de matières plus ou moins précieuses selon la fortune de son possesseur.

Au XVIIe siècle, où ce véhicule était fort en usage, il consistait dans une sorte de boîte oblongue, contenant un siège et dans lequel on entrait par une portière fermant la partie antérieure. Cette boîte, percée de fenêtres à droite et à gauche, était portée à bras à l'aide de deux traverses en forme de brancards. Dans l'origine, c'était un simple fauteuil découvert que la reine Margot, première épouse de Henri de Navarre, plus tard Henri IV, avait imaginé de mettre à la mode pour circuler dans les appartements du Louvre ou se faire descendre dans les jardins quand les allées étaient mouillées par la pluie. Il y avait là, sans doute, de la part de la reine dont on sait la véritable science grecque et latine, une réminiscence des anciens. En tous cas, l'invention fut lente à s'imposer, car c'est seulement au début du règne de Louis XIII que le marquis de Montbrun, fils légitimé du duc de Bellegarde, la réimporta en France d'où elle était partie.

La première association qui exploita les chaises à porteurs publiques, fut formée entre un sieur Jean Doucet, fabricant, un sieur Jean Regnault d'Ezau-

MALLE ESPAGNOLE, en osier recouvert de cuir. XVIIIe siècle (d'après nature).

ville, financier ou plutôt homme d'affaires du temps, curieuse figure qui jure un peu avec son époque, et Pierre Petit, capitaine aux gardes. Ce dernier se fit fort d'obtenir le privilège et, en effet, la Société créée par lettres patentes du Parlement en date du 11 décembre 1617, eut le droit d'établir, pour le terme de dix ans, non-seulement dans Paris mais dans les autres villes du royaume, des chaises à bras « pour y faire porter de rües à « aultres ceulx ou celles qui désiroient s'y faire « porter. »

Le Parlement enregistra ces lettres patentes, mais avec cette réserve assez difficile à expliquer :

« Sans qu'aulcun soit contraint d'user de ces chaises. »

L'annonce des associés nous a été conservée : « Ceulx qui désiroient avouër permission de se « servir du privilège pour porter des chaises du « Grand-Hurleu en la maison de Charles Chaignet, « maître menuisier, où l'on voit le modèle des- « dictes chaises. » En 1639, on trouve un privilège accordé par le roi au sieur de Montbrun, un autre à un sieur de Souscarrières et enfin, un troisième à Mademoiselle d'Etampes.

L'usage des chaises à porteurs se généralisait chaque jour. Cette commodité d'être transporté d'un lieu à un autre, d'être monté, même à la rigueur, dans les appartements, avait donné à ce mode de locomotion, surtout dans les temps de

pluie, une vogue extraordinaire. (Il ne faut point oublier que l'apparition des fiacres est bien postérieure.) Mais ce fut surtout sous Louis XIV que les chaises à porteurs prirent une extension considérable; l'on sait le fréquent usage qu'en firent le roi et Madame de Maintenon. Les écrivains du temps attestent jusqu'à quel point l'usage en était entré dans les mœurs. On se souvient des Précieuses ridicules de Molière.

MASCARILLE.

« Holà ! porteurs, holà ! la, la, la, la, la, la. Je « pense que ces marauds-là ont dessein de me « briser à force de heurter contre les murailles et « les pavés !

PREMIER PORTEUR.

« Dame ! c'est que la porte est étroite. Vous avez « voulu aussi que nous soyions entrés jusqu'ici !

MASCARILLE.

« Je le crois bien ! Voudriez-vous, faquin, que « j'exposasse l'embonpoint de mes plumes aux « inclémences de la saison pluvieuse et que j'al- « lasse imprimer mes souliers en boue ? Allez, ôtez « votre chaise d'ici ! »

Toute dame de qualité, tout homme de quelque naissance se respectant un peu, avait sa chaise et ses porteurs, et à la porte des théâtres, des églises, au lieu de ces files de voitures que nous voyons

aujourd'hui, on apercevait une queue interminable de chaises à porteurs que les aboyeurs (les coureurs de portières d'autrefois) appelaient tour-à-tour.

Pour quelques personnes, l'usage en était devenu tellement impérieux qu'elles ne pouvaient s'en passer, pas plus dans leurs plus courts trajets que dans leurs courses les plus longues. A ce sujet, rappelons que la duchesse de Nemours allait tous les ans en chaise, de Paris à sa principauté de Neufchâtel. Quarante porteurs la suivaient, se relayant alternativement. Elle mettait une dizaine de jours à faire les cent trente lieues de son voyage. Très réduit sous Louis XV, presque complètement délaissé sous Louis XVI, l'usage de la chaise à porteurs disparut à la Révolution.

Une entreprise de chaises publiques résista cependant longtemps, et elle florissait encore aux journées des 5 et 6 octobre 1789 qui emportèrent cette institution surannée et bien d'autres avec elle, dans le tourbillon qui balaya la monarchie. C'était la station qui se tenait auprès de la grande grille du château de Versailles et qui permettait aux gens de qualité qui venaient faire leur cour, d'arriver au palais sans avoir des souliers pollués par la boue de la cour d'honneur. Nul, on le sait, n'avait le droit de pénétrer en voiture dans la résidence royale, seuls les carrosses du roi jouissaient de ce privilège. La royauté partie, les chaises furent remisées et les patriotes imbéciles de Versailles, qui s'étaient joints à la plèbe parisienne dans sa mani-

festation, purent, pendant de longues années, suivre les progrès de la croissance de l'herbe entre les pavés de ce château dont la vie était enfuie, emportant avec elle leur fortune et leur prospérité.

Il y a quelque temps, un journal exhumait une pièce assez curieuse au sujet des chaises à porteurs. C'est une ordonnance de police, homologuée le 25 juin 1738, pour numéroter les chaises des porteurs de place, d'un numéro peint en couleur blanche, sur deux pouces de hauteur, à peine de confiscation des chaises et de huit jours de prison, avec défense auxdits porteurs d'exiger des salaires *au-dessous* du taux suivant, sous peine de destitution et de huit jours de prison, et, en cas de récidive, d'interdiction de la place et du carcan, savoir :

« La journée entière, du matin jusqu'à 9 heures du soir.	4 liv.	4 s.
« Pour la demi-journée du matin.	3 liv.	2 s.
« Pour la demi-journée, depuis midi jusqu'à 9 heures du soir. . . .	3 liv.	
« Pour la demi-journée de visite de mariage	2 liv.	12 s.
« Pour les courses de baptême, de l'accouchée, à la paroisse et retour.	1 liv.	4 s.
« Pour la chaise qui va prendre la commère et la ramène chez elle .	1 liv.	16 s.
« Pour les relevailles de couches et pour celles des convalescents qui vont à la messe et le retour. . .	2 liv.	8 s.

« Pour les courses dans le terroir
« pour une lieue et heure portante et
« de travail . . . . . 3 liv.
« Pour demi-lieue et demi-heure de
« travail . . . . . 1 liv. 16 s.
« Pour un quart de lieue et un bon
« quart de travail. » . . . . . 1 liv. 4 s.

En terminant ces quelques lignes sur la chaise, mentionnons que la dernière d'entre elles qui soit employée encore aujourd'hui est la *sedia gestatoria* ou *chaise stercoraire* sur laquelle le Pape, dans les grandes fêtes religieuses, fait le tour de Saint-Pierre-de-Rome. La première fois qu'on l'y fait asseoir, le jour de son intronisation, les chantres psalmodient :

Suscitans a terra inopem et de stercore erigens pauperem

pour lui rappeler qu'il n'est qu'un simple mortel, bien qu'il soit sur le point de devenir le roi des rois, le vicaire de Jésus-Christ.

Au XVIIIe siècle, l'industrie qui, depuis a su porter si haut le renom de notre pays à l'étranger, la carrosserie française, n'existait presque pas. On ne parlait que des carrosses de Bruxelles pour leur solidité, de ceux d'Allemagne pour leur légèreté et de ceux d'Angleterre pour le luxe, l'élégance et le confortable qu'ils offraient. L'acier manquait en France, tandis que l'Allemagne avait ses aciers naturels et ses étoffes, comme l'Angleterre ses aciers

cémentés et ses cuirs. Ce fut le premier obstacle qui s'opposa au perfectionnement de la fabrication des carrosses chez nous.

Cependant, nous possédions un certain nombre d'ouvriers habiles, et les carrosses de cérémonie, ceux qui servaient pour le sacre des rois, pour nos ambassadeurs dans les divers pays, furent toujours des objets de grand luxe qui sortirent de mains françaises. Le passage suivant, du journal de Barbier, montre quelle prodigalité on déployait dans des voitures d'apparat :

« On fait ici des carrosses superbes pour l'entrée « du duc de Nivernais, ambassadeur de France, « dans la ville de Rome. Ces carrosses ont été pla- « cés dans une grande loge en planches que l'on a « construite dans la cour du Carrousel, vis-à-vis le « Louvre, pour les laisser voir au public. Il y a « trois carrosses; mais surtout les deux premiers « sont de la dernière magnificence. Ils sont d'abord « d'une grandeur considérable; la caisse, parfaite- « ment sculptée et dorée, aussi bien que les roues, « les panneaux, d'une très belle peinture; les « mains de ressort et boucle de soupente, travail- « lées au mieux et dorées en or moulu. L'un, en « dedans, est garni d'un velours cramoisi tout re- « levé en bosses d'or et d'une très belle broderie, « avec les galons et les franges; l'autre est tout en « bleu et or, caisse et train, velours bleu tout brodé « d'or. On dit qu'on n'en a point vu d'aussi grand « goût. Aussi a-t-on mené les deux beaux carros-

« ses bien couverts à Choisy, dans le dernier « voyage du roi, pour les lui faire voir et on doit « les embarquer incessamment pour les envoyer à « Rome. »

Maintenant que nous avons pu nous faire une idée de la magnificence des voitures royales aux XVIIe et XVIIIe siècles, il nous reste à parler de ce qu'on entendait par « monter dans les carrosses du roi. »

Nul n'était, jadis, admis à monter dans les carrosses du roi s'il n'était présenté, et il fallait, pour cela, obtenir l'agrément de Sa Majesté, ce qui était impossible à moins d'occuper une position élevée par sa haute naissance, par ses fonctions ou par ses services. Monter dans les carrosses du roi était même une sorte de preuve de noblesse dont on se targuait en citant complaisamment parmi ses ancêtres celui qui avait eu cet honneur. Nulle règle, en cela, ne limita d'abord le choix des admissions, qui dépendaient uniquement du bon plaisir du souverain mais à partir de la minorité de Louis XV, la présentation fut soumise à une forme plus régulière. Il fallait occuper un rang parmi la noblesse titrée et faire un simulacre de preuves, car on tenait un registre exact des personnes qui avaient joui de l'honneur de monter dans les carrosses. Les requêtes en présentation, malgré cette difficulté, devinrent si nombreuses qu'un réglement, paru en 1760, exigeait que les personnes qui sollicitaient, fournissent les preuves d'une noblesse re-

montant à 1400. Cette date de 1400 fut choisie parce que c'était celle de l'époque à laquelle les anoblissements avaient commencé à être en usage et que tous ceux qui remontaient au-delà devaient être considérés comme nobles d'origine. Ces preuves devaient être faites par la production de trois titres originaux par chaque degré de filiation et l'on n'admettait ni les jugements de maintenue, ni les arrêts du Conseil d'État et des autres Cours supérieures.

La présentation, pour les seigneurs, était la cérémonie la plus simple : le premier gentilhomme de service nommait au roi la personne en lui donnant la qualité que l'impétrant avait choisie, car il fallait, si le présenté n'avait pas de titre, qu'il en prît un parmi ceux de marquis, comte ou baron, celui de duc excepté, la concession n'en appartenant qu'au roi. Sa Majesté répondait par une inclination de tête ou par quelques mots aimables, et l'impétrant avait, de ce moment, le droit de suivre le cortège royal à la chasse; c'était ce que l'on appelait alors « monter dans les carrosses du roi ».

Quelquefois, cependant, des circonstances particulières firent, même sous Louis XIV, le roi le plus pointilleux sur les questions d'étiquette, déroger à l'usage de la présentation. Mme Colbert est la première femme de secrétaire d'Etat qui ait monté dans les carrosses du roi; voici à quelle occasion :

Louis XIV avait confié à la femme du grand ministre Mlle de Blois, fille de Mlle de La Vallière, de-

puis sa naissance jusqu'à son mariage avec M. le prince de Conti, en 1680. La reine, à qui Mlle de La Vallière avait toujours témoigné les respects les plus humbles, prit en amitié Mlle de Blois; elle la menait souvent promener evec elle. Mme Colbert ne pouvait accompagner son élève ni aux promenades, ni aux collations qui se faisaient parfois à Saint-Germain, avec les dames de la suite de la reine. Cependant, Mlle de Blois devenait grande et la reine ne trouvant pas décent qu'elle fût sans gouvernante dans les parties où elle ne pouvait pas toujours être sous ses yeux, demanda au roi que Mme Colbert ne quittât plus son élève. Cet honneur, accordé par décence, subsista par une sorte de prescription après la mort de Mlle de Blois.

Il n'y avait, parmi les ecclésiastiques, que les cardinaux, les prélats pairs, ou ceux qui avaient le rang de princes étrangers qui pussent monter dans les carrosses du roi et manger avec lui. L'évêque de Fréjus, Fleury, qui n'était pas encore cardinal, fut le premier en faveur de qui on dérogea à cet usage; le régent lui accorda cela comme une grande faveur. Mais à part ces circonstances exceptionnelles, les règles de l'étiquette étaient scrupuleusement observées, prenons en à témoin le passage suivant des *Mémoires du duc de Saint-Simon :*

« Il arriva, depuis son mariage, que Monseigneur « (le grand Dauphin) revenant de courre le loup, « qui l'avait mené fort loin, manqua son carrosse « et s'en revenait avec Sainte-Maure et d'Urfé. Il

« trouva en chemin un carrosse de M. le Duc, dans « lequel était Xaintrailles, qui était à lui, et le « chevalier de Sillery, qui était à M. le Prince de « Conti et frère de Puysieux, qui fut depuis cheva- « lier de l'Ordre. Ils s'étoient mis dans ce carrosse « qu'ils avoient rencontré et y attendoient si M. le « Duc ou M. le Prince ne viendroient point. Mon- « seigneur monta dans ce carrosse pour achever « la traite, qui étoit encore longue jusqu'à Ver- « sailles, y fit monter avec lui Sainte-Maure et « d'Urfé, laissa Xaintrailles et Sillery à terre, quoi- « qu'il y eut place encore de reste et ne leur offrit « point de monter. Cela ne laissa pas que de faire « quelque peine à Monseigneur par bonté et le « soir, pour sonder ce que le roy en penserait, il « lui conta son aventure et ajouta qu'il n'avait osé « faire monter ces Messieurs avec lui : « — Je le « crois bien, lui dit le roy en prenant un ton un peu « élevé, un carrosse où vous êtes devient le vôtre « et ce n'est pas à des domestiques de prince du « sang à y monter ».

« Mme de Langeron en a été un exemple singu- « lier : elle fut d'abord à Mme la Princesse, et tant « qu'elle y fut, elle n'entra point dans les carrosses « ni ne mangea à table. Elle passa à Madame de « Guise, petite-fille de France, et dès ce moment « elle mangea avec le roy, la Dauphine et Madame, « car la reine était morte avec qui elle aurait mangé « aussi, et entra dans les carrosses sans aucune « difficulté. La même Mme de Langeron quitta Mme

« de Guise et rentra à Mme la Princesse et dès lors « il ne fut plus question pour elle de plus entrer « dans les carrosses, ni de manger. Cette exclusion « dura le reste de sa longue vie et elle mourut chez « Mme la Princesse. »

Il arrivait parfois que, après avoir produit toutes les justifications nécessaires à l'effet d'obtenir la précieuse faveur, le roi la refusait par une boutade. Un cahier original, annoté de la main même de Louis XVI, contient la liste exacte de ceux qui avaient fait leurs preuves, sans cependant monter dans les carrosses. Voici cette liste où les mots en italiques sont ceux que le roi avait écrits de sa main :

« Le comte de Hay : *refusé;* le marquis de Gour- « jault père, capitaine à la suite des dragons : *a cé-* « *dé les honneurs à son fils;* le chevalier de Ponta- « vice : *un de ses cousins du même nom y ayant* « *monté, il peut regarder sa preuve de noblesse* « *faite;* Brachet de Floressac, sous-lieutenant au « régiment de Monsieur-Infanterie : *il peut regar-* « *der comme ayant monté;* le comte de Charry, « sous-lieutenant au régiment de Vexin : *un de ses* « *cousins ayant monté, il peut regarder sa preuve de* « *noblesse faite;* de Livron, sous-lieutenant de ca- « rabiniers : *son père ayant monté, il peut regarder* « *sa preuve de noblesse faite;* le marquis de Chef- « fontaine : *a cédé les honneurs à son fils;* le vi- « comte de Châteauneuf-Randon : *même annotation* « *que pour Livron;* le comte de Mac-Carthy-Levi-

« gnac, sous-lieutenant aux cuirassiers : *même an-*
« *notation;* Bongrenet de la Tonnaye, sous-lieute-
« nant au régiment de Monsieur : *différé;* le mar-
« quis de Montholon, mestre de camp du régiment
« de Penthièvre : *passé;* le marquis de Rochemaure,
« capitaine à Royal-Cravate : *attendre;* le marquis
« de la Ferronnière, mestre de camp de dragons :
« *refusé;* le comte du Touchet, capitaine de dra-
« gons : *refusé;* le marquis de Fenouil, sous-lieute-
« nant en second aux gardes françaises : *passé;* le
« chevalier Théobald de Hofflize, capitaine au ré-
« giment de Languedoc-Dragons : *différé;* le comte
« de Graveson de Clément, capitaine au régiment
« royal de Pologne : *refusé;* le marquis de la Pas-
« ture, ancien mousquetaire du roi : *refusé;* le
« marquis de Lastours, fourrier-major des gardes
« du corps du roi : *ne peut pas, n'ayant accordé*
« *cette distinction qu'aux lieutenants et sous-lieute-*
« *nants des gardes du corps;* Aymar de la Chevale-
« rie : *ne se peut pas;* le comte Le-Noir-de-Pas-de-
« Loup, lieutenant aux carabiniers : *refusé;* le
« comte de Turpin : *y renonce pour son frère;* le
« comte de Mosselmann : *n'est pas au service, ne*
« *se peut pas;* le marquis de Gabriac, sous-lieute-
« nant de remplacement au régiment de Conti-
« Dragons : *attendre;* le chevalier de Gauville,
« capitaine d'artillerie au régiment de La Fère :
« *son frère y ayant monté, il est inutile qu'il y monte*
« *pour ses preuves;* le comte de Puisaye, capitaine
« au régiment des chasseurs de Franche-Comté :

« *refusé;* le marquis de Bouthilliers, colonel au ré-
« giment de Picardie : *refusé.* »

Sa Majesté, on le voit, se montrait assez sévère et n'aimait pas les doubles emplois. Le pauvre roi, dont le seul crime fut une horreur exagérée de verser le sang de ses sujets, qui, eux, n'eurent pas le même scrupule en ce qui le concernait, le pauvre roi, répèterons-nous, monta, à trois époques solennelles de sa vie, dans trois carrosses différents dont la description terminera notre étude de cette principale manière de voyager au XVIIIe siècle.

La première voiture qui marqua profondément dans la vie du roi Louis XVI fut celle de son sacre, qui eut lieu à Reims le 11 juin 1775. Ce carrosse existe encore, il est conservé à Trianon, dans la remise des voitures de gala, dont nous parlerons plus tard, et est appelé aujourd'hui carrosse du Consul. C'est dans ce véhicule, en effet, que le Premier Consul se rendait au fêtes officielles. Il a été repeint et redoré entièrement; la dernière fois qu'il sortit, ce fut pour conduire à la Malmaison l'ex-impératrice Joséphine après son divorce.

De la manière dont il était peint, nous savons peu de chose, cependant des documents nous enseignent qu'il était intérieurement garni de velours bleu d'azur, rehaussé de fleurs de lys d'or.

La seconde voiture fut une grande berline de voyage qu'un jeune seigneur suédois, le comte de Fersen, donné comme amant de la reine dans un

pamphlet du temps, commanda chez Louis, le premier carrossier des Champs-Elysées et qu'il paya deux cent cinquante louis comptant. L'intérieur en avait été particulièrement soigné, on y pouvait tenir six personnes parfaitement à l'aise.

Cette voiture avait été établie en vue d'un long et rapide voyage. Derrière, suivant la mode de l'époque, une vache, sorte de grande malle en bois, recouverte de cuir épais, était fixée solidement, tandis que sous l'appuie-pieds du cocher, un veau, manière de malle plus petite, avait sa place ménagée. Le siège était disposé de façon à ce que trois personnes y pussent prendre place : le cocher au milieu et un homme de chaque côté. Dedans, les sacs de nuit et les valises étaient dissimulés sous les banquettes et dans les coffres, ainsi qu'un nécessaire de toilette, qui fut une des causes de la perte du roi.

Cette voiture, nos lecteurs l'ont deviné, était celle qui devait transporter le roi à Metz et qui fut si malheureusement arrêtée à Varennes, le 20 juin 1791, à minuit moins un quart. Elle avait été faite secrètement par le carrossier qui avait, à la lettre, suivi les instructions de M. de Fersen ; mais Desbrosses, le fabricant d'articles de voyage de la rue Notre-Dame-des-Victoires, avait, lui, voulu faire un petit chef-d'œuvre du nécessaire tout en vermeil qui lui avait été commandé, il y avait deux mois déjà, soi-disant pour faire un présent à l'archiduchesse Christine, gouvernante

des Pays-Bas. Tout Paris défila chez l'habile fabricant, admirant, soupesant et..... glosant, car à la vérité, à moins d'afficher l'intention de son départ sur les murs, l'infortunée famille royale ne pouvait pas être plus imprudente.....

On sait la suite : l'arrestation du roi et de tous les siens, son internement aux Tuileries le 20 juin, le 10 août 1792, le Temple !

Nous n'avons point entrepris un récit historique au sens propre du mot, bien que, souvent, notre modeste tâche côtoie de près l'histoire. Nous ne nous appesantirons point sur les conséquences fatales de l'arrestation à Varennes; mais nous déplorerons que ce soit par ou à cause de ces innocents articles de voyage, dont nous venons d'esquisser les différents perfectionnements à travers les âges, que la famille d'un monarque et lui-même périrent, les uns sur l'échafaud et les autres dans l'exil. Petites causes, grands effets !

Enfin ! le troisième carrosse du roi fut pour lui la voiture suprême !

Louis XVI eut le sinistre honneur d'être le premier et le dernier de son royaume qui fut conduit à la mort autrement que dans une ignoble charrette. Sa chère femme, la pauvre Marie-Antoinette, connut ce dernier outrage, qui était bien peu à ses yeux après l'accusation d'avoir dépravé son fils. Le véhicule que, dans sa munificence, la Commune mettait à la disposition de la victime de la Convention, était une voiture de place à la garniture

intérieure en drap foncé et dont la caisse était peinte en vert. Cette voiture avait à peu près, si nous en croyons une estampe du temps, la forme d'une de ces berlines de deuil, haut sur roues, employées actuellement par la Compagnie des pompes funèbres à Paris. Le cocher, dont l'histoire n'a point conservé le nom, était coiffé du chapeau bicorne en bataille, fort à la mode alors, et que plus tard Napoléon illustra.

Quand le roi, après avoir traversé la première cour intérieure du Temple, arriva dans la seconde, il aperçut le fiacre auprès duquel se tenaient deux gendarmes dont l'un ouvrit aussitôt la portière et s'installa le premier.

Louis monta à son tour, en faisant signe à l'abbé Edgeworth de Firmont, son confesseur, de le suivre : après eux, le deuxième gendarme, un officier, le lieutenant Leblanc, pénétra à son tour dans le véhicule et ferma la portière derrière lui.

La voiture roula pendant que le roi, penché sur un petit livre, le bréviaire de son confesseur, suait les dernières sueurs de son agonie.

On prétend que le précieux manuel de prières appartient aujourd'hui à Mme la duchesse des Cars : si cet humble recueil pouvait parler, lui qui reçut les dernières confidences du royal guillotiné, que nous dirait-il ?

Après l'exécution, la voiture qui conduisit le roi à son Golgotha disparut. Elle n'eut point l'ironique destin de la guillotine qui servit le 21 Jan-

vier ; elle n'alla point échouer, pour le grand esbaudissement des badauds et des cokneys de Londres, dans le musée de Mme Tussaud. Peut-être, à son heure, fut-elle simplement détruite et ses ressorts et essieux furent-ils jetés à la ferraille par un ouvrier insouciant ?

Che lo sa ?

Trois voitures marquèrent pour Louis XVI, les heures les plus solennelles de sa vie : son avènement au trône, sa fuite, sa mort ! Sombre trinité !

A ce titre, à cause de ces trois voyages si différents, nous devions constater, dans un ouvrage comme le nôtre, ces incidents du règne du meilleur et du plus faible des rois.

Détournons les yeux d'aussi lamentables tragédies et revenons à notre sujet.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, pour voyager rapidement, on employait couramment la chaise de poste. C'était une berline légère, construite avec une extrême solidité et qui s'attelait à deux, quatre ou six chevaux. Celle qui devait faciliter la fuite du roi et qui fut arrêtée à Varennes, était attelée ainsi. Sur le dessus de la voiture, sur le derrière et sur le devant, étaient ménagés des emplacements pour y fixer solidement les bagages. Parfois une bâche mobile les protégeait.

En général, un courrier précédait la chaise pour préparer les relais. La voiture arrivait, roulant comme un tonnerre, devant la poste où le postillon botté attendait. On attelait sans désemparer,

l'homme enfourchait pesamment sa monture et bientôt le roulement de la berline perdait de son fracas, diminuait et s'éteignait en mourant dans la campagne.

CHAPITRE IX

—

XIXe siècle. Empire, Restauration Monarchie de Juillet

Puisque nous venons de traiter des chaises de poste employées par la haute société du XVIIIe siècle pour ses déplacements et ses voyages, n'oublions point, dans le chapitre consacré au XIXe, la chaise de poste de Napoléon Ier.

C'est encore Madame Tussaud, la grande hospitalière des objets historiques, qui possède la voiture de voyage de l'Empereur : c'est une grande berline dont la banquette du fond est aménagée de manière à se déployer, à la façon de nos sleeping-cars actuels, pour permettre au voyageur de se coucher. Elle est garnie de nombreuses poches ou por-

tefeuilles, disposés un peu de tous côtés et d'un nécessaire de toilette placé sur le devant. Elle est établie avec soin au point de vue carrosserie, ses ressorts sont souples et solides et les roues, aussi bien que les essieux, ont été l'objet de soins tout particuliers.

Empruntons à un témoin oculaire, à Alexandre Dumas (*Mémoires*, tome II) le récit des deux passages de l'Empereur dans son pays, à quelques jours d'intervalle, le 11 et le 20 juin 1815 : . . . . .

« Puis on annonça dans les journaux que Napoléon « quitterait Paris le 12 juin pour se rendre à l'ar- « mée.

« Napoléon suivait toujours le chemin qu'avait « suivi sa garde; Napoléon passerait donc par Vil- « lers-Cotterets.

« J'avoue que j'avais un immense désir de voir « cet homme, qui, en pesant sur la France, avait « particulièrement, et d'une façon si lourde, pesé « sur moi, pauvre atôme, perdu parmi trente-deux « millions d'hommes, et qu'il continuait d'écraser « tout en oubliant que j'existasse.

« Le 11, on reçut la nouvelle officielle de son « passage; les chevaux étaient commandés à la « poste.

« Il devait partir de Paris à trois heures du matin : « c'était donc vers sept ou huit heures qu'il traver- « serait Villers-Cotterets.

« A six heures, j'attendais au bout de la rue de « Lagny avec la partie de la population la plus

« valide, c'est-à-dire celle qui avait la faculté de « courir aussi vite que les voitures impériales.

« En effet, ce n'était pas à son passage qu'on « pouvait bien voir Napoléon, c'était au relais.

« Je compris cela et à peine eus-je aperçu, à « un quart de lieue à peu près, la poussière des « premiers chevaux, que je pris ma course vers le « relais.

« A mesure que j'approchais, j'entendais gronder « derrière moi, se rapprochant aussi, le tonnerre « des roues.

« J'arrivai au relais. Je me retournai, et je vis « accourir comme une trombe ces trois voitures « qui brûlaient le pavé, conduites par des chevaux « en sueur, et par des postillons en grande tenue, « poudrés et enrubannés.

« Tout le monde se précipita sur la voiture de « l'Empereur.

« Je me trouvai naturellement un des premiers.

« Il était assis au fond, à droite, vêtu de l'uni- « forme vert à revers blancs, et portant la plaque « de la Légion d'honneur.

« Sa tête pâle et maladive, qui semblait grasse- « ment taillée dans un bloc d'ivoire, retombait lé- « gèrement inclinée sur sa poitrine; à sa gauche, « était assis son frère Jérôme; en face de Jérôme « et sur le devant, l'aide-de-camp Letort.

« Il leva la tête, regarda autour de lui et de- « manda :

« — Où sommes-nous?

« — A Villers-Cotterets, sire, dit une voix.

« — A six lieues de Soissons, alors? répon dit-il.

« — A six lieues de Soissons, oui, sire.

« — Faites-vite.

« Et il retomba dans cette espèce d'assoupisse-
« ment dont l'avait tiré le temps d'arrêt qu'avait
« fait la voiture.

« Pendant ce temps, on avait relayé; les nou-
« veaux postillons étaient en selle; ceux qui ve-
« naient de dételer agitaient leurs chapeaux en
« criant : « Vive l'Empereur! »

« Les fouets claquèrent ; l'Empereur fit un léger
« mouvement de tête qui équivalait à un salut. Les
« voitures partirent au grand galop et disparurent
« au tournant de la rue de Soissons.

« La vision gigantesque était évanouie ! »

Au second passage, maintenant, c'est le 20 juin :

« .... Comme c'est toujours à la poste qu'on
« aura les nouvelles les plus sûres, nous courons,
« ma mère et moi, à la poste, et nous nous y ins-
« tallons.

« A sept heures, un courrier arrive ; il est cou-
« vert de boue, son cheval frissonne de tous ses
« membres et est prêt à tomber de fatigue.

« Il commande quatre chevaux pour une voi-
« ture qui le suit, puis il saute à cheval et se remet
« en route.

« On l'a interrogé vainement : il ne sait rien ou
« ne veut rien dire.

« On tire les quatre chevaux de l'écurie, on les « harnache, et on attend la voiture.

« Un grondement sourd et qui se rapproche ra- « pidement annonce qu'elle arrive.

« On la voit apparaître au tournant de la rue, « elle s'arrête à la porte.

« Le maître de poste s'avance et demeure stupé- « fait. En même temps, je le prends par le pan de « son habit :

« — C'est lui ? c'est l'Empereur ?

« — Oui !

« C'était l'Empereur, à la même place où je « l'avais vu, dans une voiture pareille, avec un « aide-de-camp auprès de lui et un autre en face.

« Mais ceux-là ne sont plus, ni Jérôme ni Letort.

« Letort est tué ; Jérôme a mission de rallier l'ar- « mée sous Laon.

« C'est bien le même homme, c'est bien le même « visage, pâle, maladif, impassible.

« Seulement la tête est un peu plus inclinée sur « la poitrine.

« Est-ce simple fatigue ? Est-ce douleur d'avoir « joué le monde et de l'avoir perdu ?

« Comme la première fois, en sentant la voiture « s'arrêter, il lève la tête, jette autour de lui ce « même regard vague qui devient si perçant lors- « qu'il le fixe sur un visage ou sur un horizon, ces « deux choses mystérieuses derrière lesquelles peut « toujours se cacher un danger.

« — Où sommes-nous ? demanda-t-il.

« — A Villers-Cotterets, sire.

« — Bon ! à dix-huit lieues de Paris?

« — Oui, sire.

« — Allez !

« Et, comme la première fois, après avoir fait « une question pareille, dans les mêmes termes à « peu près, il donna le même ordre et partit aussi « rapidement.

« Le même soir, Napoléon couchait à l'Elysée.

« Il y avait, jour pour jour, trois mois qu'à son « retour de l'île d'Elbe il était rentré aux Tuileries.

« Seulement, du 20 mars au 20 juin, il y avait un « abîme où s'était engloutie sa fortune.

« Cet abîme c'était Waterloo ! »

Le dramatique récit qui précède a pu nous donner une idée de la façon de voyager des gens de qualité et des têtes couronnées ; examinons comment les choses se passaient pour le plus grand nombre, occupons-nous du peuple maintenant.

S'il existait encore des vieillards qui aient vu les *turgotines*, pesantes voitures de forme disgracieuse qui parcouraient les routes royales à pas de tortue, ils seraient plus que centenaires aujourd'hui. C'est vers 1794 que les diligences succédèrent à ces mastodontes, lorsque l'industrie des messageries fut déclarée libre par une loi. La liberté nouvelle fut tout d'abord universellement appréciée et de tous côtés surgirent des entreprises, grandes ou petites, qui exploitèrent cette industrie avec des chances diverses. Le désordre le plus complet ne tarda pas

à se mettre à droite et à gauche et successivement la concurrence et le désir d'aller vite mirent en péril la vie des voyageurs et portèrent la perturbation dans les affaires. Les choses en arrivèrent à ce point que le gouvernement dut songer à une réglementation sérieuse. Un décret impérial en date du 20 mars 1805 soumit toute entreprise de diligences à une autorisation préalable, et stipula au profit des maîtres de poste, à titre d'indemnité, une rétribution connue encore de nos jours sous le nom de droit de poste. Les redevances que l'Etat avait exigées à son profit dans le passé se perpétuèrent sous le régime nouveau. Elles avaient produit 900,000 livres en 1775, 1,100,000 livres en 1787; elles devaient atteindre 12 millions de francs en 1840.

Une compagnie dont l'origine était antérieure à la Révolution française put seule faire face aux exigences du nouveau décret et acquit ainsi une sorte de monopole qu'elle conserva longtemps. C'était la compagnie qu'on a vue depuis établie dans un local de la rue Notre-Dame-des-Victoires sous le nom de Messageries royales, et que, dans les villes de province, on appelait le « grand bureau. »

La dimension et le mode de construction des diligences furent fixées par une ordonnance royale du 16 juillet 1828. Trois sortes de voitures étaient employées : d'abord la diligence de première classe admettant 21 voyageurs répartis : 3 sur l'impériale,

18 dans trois berlines de 6 voyageurs chacune. Cette lourde machine allait lentement et défonçait les routes. On y renonça pour employer la diligence de deuxième classe qui contenait 16 voyageurs, 3 dans le coupé, 6 dans l'intérieur, 4 dans la rotonde et 3 sur la banquette. C'est ce dernier genre de voitures publiques qui, pendant tant d'années a circulé à travers la France, établissant une communication quotidienne entre Paris et les provinces les plus lointaines, ainsi qu'entre ces dernières. Il existait encore des voitures plus petites destinées aux parcours de moindre importance.

La diligence proprement dite reposait sur quatre roues qui divisaient toute la machine en deux trains. L'impériale au sommet de la voiture, munie d'un rideau de cuir, allait en s'évasant, elle affectait la forme d'une capote de cabriolet et se terminait par une banquette de bois sur laquelle s'asseyaient le conducteur et trois voyageurs. Sous la bâche s'empilaient les bagages, au milieu desquels se logeaient les chiens, admis seulement sur l'impériale. Le coupé était une place aristocratique où le voyageur jouissait d'une vue plus étendue et redoutait moins qu'ailleurs les tourbillons de poussière que la diligence soulevait et laissait au loin derrière elle. L'intérieur ressemblait assez à la caisse d'une calèche, ses portes s'ouvrant sur le côté. Quant à la rotonde, on y entrait par le derrière de la voiture, comme dans les omnibus

d'aujourd'hui. Chaque place était numérotée et nul n'avait le droit de changer. On allait se faire inscrire à l'avance afin de retenir les angles des compartiments si propices au sommeil pendant les parcours de nuit.

Chaque voiture emportait avec elle sa ferrière, réunion de pièces de rechange telles que boulons, liens de roues, palonniers, etc. Le conducteur avait aussi la sienne, composée d'objets divers, tels que cric, tenailles, clefs anglaises. Enfin un matériel beaucoup plus lourd, essieux, roues, ressorts, etc., était conservé le long de la route dans des dépôts échelonnés de loin en loin. La diligence chargée pesait 4.500 kilogrammes, la voiture représentant une moitié de ce poids, les voyageurs et les bagages l'autre moitié. Malgré cette énorme pesanteur, elle parcourait, en 1810, une lieue à l'heure, et en 1839, pendant le même temps, de deux lieues à deux lieues et demie. Vers la première époque, la rétribution due par les voyageurs était en moyenne de 0 fr. 75 par lieue : elle n'était plus que de 0 fr. 45 en 1839.

L'homme important de la diligence, le capitaine au long cours de ce navire branlant qui naufrageait quelquefois, c'était le conducteur. Il annonçait le départ au son de la trompette, fixait le temps consacré aux repas, non sans quelque connivence avec les hôteliers, on le disait du moins. Quoi qu'il en soit, un bon conducteur était chose précieuse ; il devait avoir un caractère ferme et pru-

dent et des connaissances spéciales. Il devait surveiller le chargement de la voiture, veiller à ce que le centre de gravité fût convenablement placé, visiter à chaque relais le harnachement et les roues qui parfois prenaient feu, servir au besoin de cocher et connaître parfaitement la route. Enfin, chose grave, c'était lui qui manœuvrait la mécanique. Une machine aussi lourde qu'une diligence ne descendait pas sans danger les côtes rapides. On modérait la vitesse au moyen d'un appareil qui emboîtait momentanément le cercle des grandes roues dans une plaque de fer et qu'on nommait par excellence mécanique. Cet appareil se composait de sept pièces différentes. Le conducteur, du haut de l'impériale, le mettait en mouvement en tournant une vis d'acier. Il lui fallait le manœuvrer délicatement, modérer la pression quand on rencontrait les petits fossés d'écoulement qui traversent les routes, serrer davantage quand la pente devenait trop rapide. Malgré ces précautions, la diligence culbutait parfois et cet accident pouvait coûter la vie aux voyageurs. Le conducteur, semblable au général qui a été battu, avait alors durant toute sa carrière une fâcheuse notoriété parmi ses confrères. Mais ces faits étaient rares et une statistique, dressée à cette époque, a constaté que sur 350,000 voyageurs, un seul périssait par accident.

Pourtant on ne commençait pas un long voyage en diligence sans beaucoup d'appréhensions ; par-

fois, avant d'arrêter sa place, on s'informait du nom du conducteur, on préférait celui-ci à celui-là. Le départ, non plus, ne s'effectuait pas aussi facilement que par les chemins de fer. Chaque voyageur était inscrit sur une feuille de route contenant son nom et le lieu de sa destination. Il payait des arrhes qu'il perdait faute de se présenter à l'heure dite; la visite des bagages ne se faisait pas aux barrières : des employés spéciaux se rendaient dans les lieux mêmes où remisaient les diligences et la ville de Paris, pour régulariser ce service, avait établi un bureau central rue du Bouloi.

Les entreprises de diligences ont peu à peu disparu. Elles étaient nombreuses pourtant et représentaient une immense valeur industrielle. Outre la grande Société de la rue Notre-Dame-des-Victoires, on remarquait encore la Compagnie Laffitte et Caillard, celle des diligences dites « les Françaises », etc. Vers 1840, cette dernière Société eut un procès célèbre avec les deux autres compagnies qu'elle accusait de concurrence déloyale. Elle devait mourir bien avant ses rivales.

Les chemins de fer diminuèrent l'importance de la diligence au fur et à mesure de l'extension de leur réseau. Quand les premiers tronçons de voie ferrée furent livrés au public, les entreprises de messageries hissèrent leurs voitures, sur des wagons spéciaux, au moyen d'un truc, œuvre de l'ingénieur Arnoux. Ce mode de transport, accepté d'abord par les compagnies de chemins de fer,

n'eut qu'une courte durée et la diligence recula peu à peu devant l'invasion de la locomotive. Quelques types existent encore au fond de l'Auvergne.

Avant d'examiner l'article de voyage pendant le XIXe siècle pour arriver aux fabrications perfectionnées d'aujourd'hui, il nous reste à décrire quelques véhicules de gala, les derniers peut-être que notre époque positive aura contemplés. Nous voulons parler des carrosses conservés au musée de Versailles (remise de Trianon) et du char funèbre qui, en 1840, le 15 décembre, servit à la translation des restes mortels de l'empereur Napoléon.

Cette dernière voiture, dont le souvenir est resté profondément gravé dans la mémoire de tous ceux qui la virent, était montée sur quatre roues massives et dorées. Elle se composait d'un soubassement et de panneaux encadrés dans des colonnettes à chapiteaux, surmontés du mausolée. Le socle était revêtu, jusqu'à terre, d'une draperie de velours violet et or, parsemée d'abeilles et d'étoiles, avec des aigles dans des couronnes. Il était rehaussé d'un aigle à chaque angle de l'entablement. L'avant et l'arrière-train étaient décorés de quatre trophées de drapeaux de toutes les nations. Le mausolée, supporté par quatorze figures représentant nos grandes victoires, était paré du manteau impérial, du sceptre et de la couronne. Le char, tout entier couvert d'un crêpe, était traîné par seize chevaux riche-

SAC DE VOYAGE
Avec fermeture « feuillard », invention de Pierre Godillot, en 1826,
(D'après nature.)

ment caparaçonnés de housses aux armes de l'Empereur.

Les carosses de Trianon, eux, sont au nombre de sept, dont le plus grand, le plus important et le plus riche est celui du sacre de Charles X et qui, depuis, fut repeint et regarni pour le baptême de l'infortuné Prince impérial. Son poids est de 2,000 kilogr., les roues sont en bronze massif doré au mercure; la caisse, dorée également, porte aux portières deux énormes écussons aux armes impériales. Le carrosse est disposé de manière à permettre aux spectateurs de voir de tous côtés les personnages qu'il contient : il est complètement entouré de glaces de cristal biseautées et porte seulement aux quatre coins quatre piliers dorés qui soutiennent un dôme d'un grand goût, en forme de dais, surmonté de la couronne impériale. L'intérieur de la voiture est garni de satin blanc.

Parmi les autres voitures on remarque celle du sacre de Napoléon Ier, celle dite des consuls qui, ainsi que nous l'avons dit, servit au sacre de Louis XVI. Il y a encore la voiture de gala de l'empereur et de l'impératrice Joséphine, celle du mariage de Napoléon III, celle qu'on vit au baptême du duc de Bordeaux et celle qui, dans les grandes occasions, était mise à la disposition de nos ambassadeurs.

Tous ces véhicules ont à peu près la même forme, c'est-à-dire celle des grandes berlines de deuil. Les caisses sont dorées et les roues peintes en

diverses couleurs rehaussées d'or. Les garnitures sont généralement en velours cramoisi bordé ou constellé de galons et d'appliques en or et sur les portières s'étalent d'énormes peintures héraldiques figurant les armes du dernier possesseur du carrosse.

L'observateur est péniblement impressionné quand, dans un vaste local entouré de vitrines contenant les harnais en cuir de Russie brodés d'or y afférents, il est admis à contempler ces restes de nos splendeurs monarchiques dont les particularités lui sont détaillées par un gardien à la voix ennuyée et monotone. Entraîné par la foule dominicale des visiteurs, il doit passer rapidement et jeter un coup d'œil hâtif :

Sic transit gloria mundi !

Et lorsqu'après un regard circulaire, embrassant ces témoins de joies et de gloires disparues, il franchit le seuil de l'ancienne remise royale, il peut de nouveau entendre le début de la même leçon, apprise par cœur sans doute, grasseyée mot pour mot par un autre gardien suppléant le premier.

Dans les premières années de notre siècle, la fabrication des objets de voyage se perfectionna avec assez de rapidité. Une maison des plus honorablement connues encore aujourd'hui, la maison Lavolaille, fit de réels efforts pour arriver à une pro-

SAC DE VOYAGE
Avec fond, de Pierre Godillot, (1830) d'après nature.

duction soignée. Fondé en 1790, cet établissement eut ses premiers ateliers rue Saint-Benoît et adopta tout d'abord la spécialité des vaches et des veaux, sortes de malles destinées aux berlines et aux chaises de postes, s'adaptant : la première en arrière du véhicule et la seconde en avant. La vache était généralement de forme carrée et le veau prenait parfois des formes bizarres et contournait la voiture. Toutes les deux étaient de bois solide recouvert d'un cuir épais de vache vernie. Dès le début de la mise en exploitation des chemins de fer, la maison Lavolaille créa la malle dite : « Voyageur, » modèle employé de préférence encore aujourd'hui par les voyageurs de commerce. En 1845, la « marmotte, » malle ou valise à échantillons, fut mise en vente et elle obtint un tel succès dans le monde du négoce qu'elle fut sur-le-champ adoptée.

La maison Lavolaille, transférée ensuite rue Croix-des-Petits-Champs, pendant de longues années garda le monopole de ces articles de voyage simples et d'une solidité appréciable; on peut dire que la presque totalité des malles « voyageur » et des marmottes, vendues depuis un demi siècle en France, sont sorties de cette fabrique.

Il n'est point besoin d'avoir les cheveux tout blancs pour se rappeler le Bazar du Voyage, magasin fondé par Pierre Godillot. En 1826, Pierre, établi à cette époque, 55, rue Montorgueil, fut frappé du peu de commodité qu'offrait le sac de

voyage qu'on appelait alors « sac de nuit » et qui, pour beaucoup de gens, remplaçait la valise. Le sac, sous la Restauration, était semblable aux poches dont on se sert aujourd'hui pour le transport des lettres : c'était un récipient en tapisserie ou en reps, doublé à l'intérieur de forte toile et fermé au moyen d'une corde passant par des œillets situés à la partie supérieure. Godillot, aidé d'un de ses compatriotes, ouvrier chez lui, nommé Cote, imagina le premier fermoir en fer dit « feuillard » qu'il adapta au sac. Ce mode de fermeture, en forme de mâchoire, avec pitons et cadenas ou avec une petite serrure, était complété par deux poignées en cuir, payées par Pierre à raison de un sou de façon et que son fils, Alexis Godillot, plus tard le grand industriel qu'on sait, put se rappeler avoir fabriquées, dans l'atelier paternel, pendant des journées entières.

Le « sac de nuit » de 1826, on peut le voir (page 269), était plus haut que large. Il était en étoffe vénitienne et sans fond; solidement établi, mais ne pouvait reposer debout sur le sol à moins d'être appuyé contre un mur.

Cet inconvénient devint, en 1830, la cause d'un nouveau remaniement de l'inventeur (Page 273). Il établit un fond en cuir et en carton, permettant de déposer le sac à terre, il abandonna définitivement la fermeture avec pitons et cadenas pour ne conserver que la serrure. Le fermoir fut dégagé de l'étoffe qui le couvrait dans le modèle précédent et

SAC DE VOYAGE
Avec mallette de cuir en dessous, invention de Pierre Godillot, en 1836,
(D'après nature.)

augmenté de petites courroies solidement cousues.

En 1830 environ, la construction des premières lignes de chemins de fer commençait à faire sentir son influence sur la fabrication des articles de voyage. Pierre Godillot, véritable créateur du « sac de nuit, » fut obligé de remanier encore, mais d'une façon définitive cette fois, son œuvre de 1826 et de 1830. Il imagina de placer sous le fond du sac une petite valise indépendante. (Page 277). Cette mallette, fermée à l'aide d'une serrure à moraillon, était consolidée de chaque côté par deux petites courroies de cuir avec boucles, fixées sur le corps de la valise elle-même. Le sac ainsi formé, dont plus tard on diminua un peu la hauteur, resta l'ustensile préféré de tous dans les déplacements pendant plus de quarante ans. De cette époque datent les premiers porte-monnaies avec fermoir métallique.

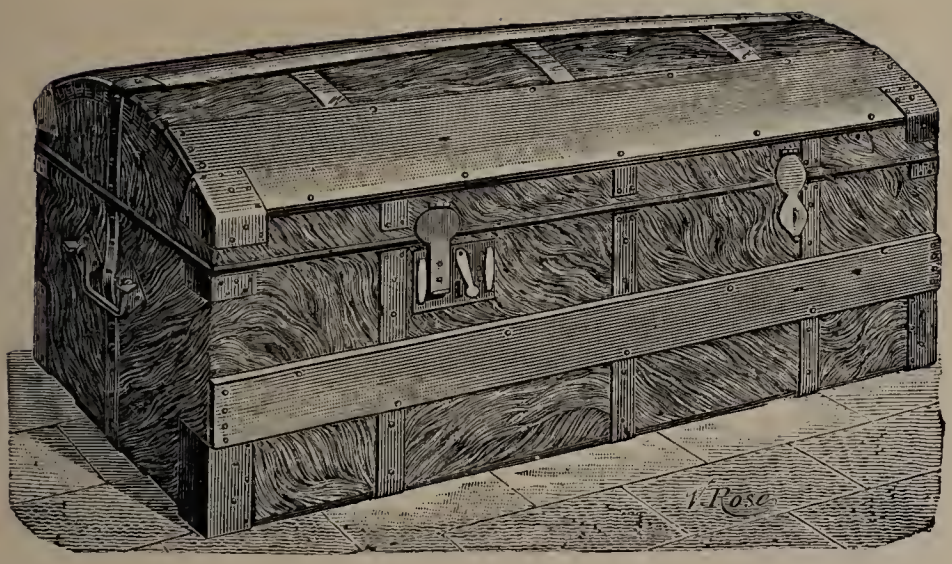
Avant 1830, les malles étaient fabriquées par les coffretiers, ouvriers qui avaient succédé aux huchiers-charpentiers, mais qui ne devinrent que plus tard les coffretiers-layetiers-emballeurs, fabricants d'articles de voyage actuels. Les malles, à cette époque, étaient des coffres de bois assez épais, recouverts de toile ou de peau de truie, dont les soies étaient, à dessein, laissées en dehors. Vers l'avènement de la monarchie de juillet, pour rendre plus faciles les courts voyages par chemins de fer, on vulgarisa la malle portative avec poignées qu'on appela valise, mais cette innovation ne fut pas

immédiatement goûtée par le public qui trouvait qu'elle formait double emploi avec le sac de nuit.

Vers 1840, deux habiles ouvriers alsaciens, qui travaillaient à Paris, nommés Michel Trotte et Schaeffer, inventèrent en commun la malle jumelle-jointe, en cuir. Ce véritable meuble de voyage, nos lecteurs le savent pour en avoir vu souvent des modèles, consiste en deux malles complètes se juxtaposant l'une sur l'autre et se servant réciproquement de fond et de couvercle. Cette forme est un peu abandonnée aujourd'hui, mais à l'époque elle eut un foudroyant succès. Trotte et Schaeffer, sollicités, tentés par des offres magnifiques, enlevés pour ainsi dire par l'ambassade d'Espagne à Paris, émigrèrent dans la péninsule ibérique où, pendant plus de deux ans, ils travaillèrent au Palacio Real mais spécialement et uniquement pour la reine Christine. Plus tard ils s'établirent à Madrid où, il y a quelques années, ils occupaient encore de fort séduisantes positions.

De son côté la maison Godillot poursuivait le cours de ses succès. S'occupant continuellement de sa profession, son chef était arrivé à une véritable maîtrise et perfectionnait de plus en plus l'article de voyage. Sur la fin il adopta la spécialité des modèles en cuir et sut se faire, dans cette branche, une réputation européenne.

Pierre Godillot était Franc-Comtois, contrée où l'industrie des ustensiles de voyage recrutait assez facilement ses ouvriers, témoin ce Cote qui, sous



MALLE commune, recouverte en peau de truie, ayant servi aux assassins Lebiez et Barré à expédier au Mans, le corps de leur victime. (D'après nature.)

la direction de son patron, inventa avec lui la fermeture du premier sac de nuit. Une certaine quantité de gens de ce pays, pour la plupart anciens ouvriers de la maison Godillot, s'établirent de ci et de là et mirent en vente ces modèles hétéroclites et bizarres qu'à un certain moment on vit éclore à la suite de la création des chemins de fer. De leur temps date cette malle (Page 281) dont la forme est bien connue, longue, étroite, légèrement bombée dessus et recouverte de poils de chèvre ou de truie. On en trouve encore de nombreux spécimens au Temple, à Paris ou chez quelques marchands de bric-à-brac en province.

C'est dans le coffre dont nous donnons la reproduction que l'agent d'affaires Barré et l'étudiant en médecine Lebiez expédièrent en 1878, gare restante au Mans, le corps coupé en morceaux de la veuve Gillet laitière rue d'Hauteville. Ce fait, en apparence insignifiant les perdit, car le chef du service de la Sûreté en augura immédiatement que les assassins étaient natifs de l'Ouest : il ne se trompait pas, Lebiez et Barré étaient d'Angers.

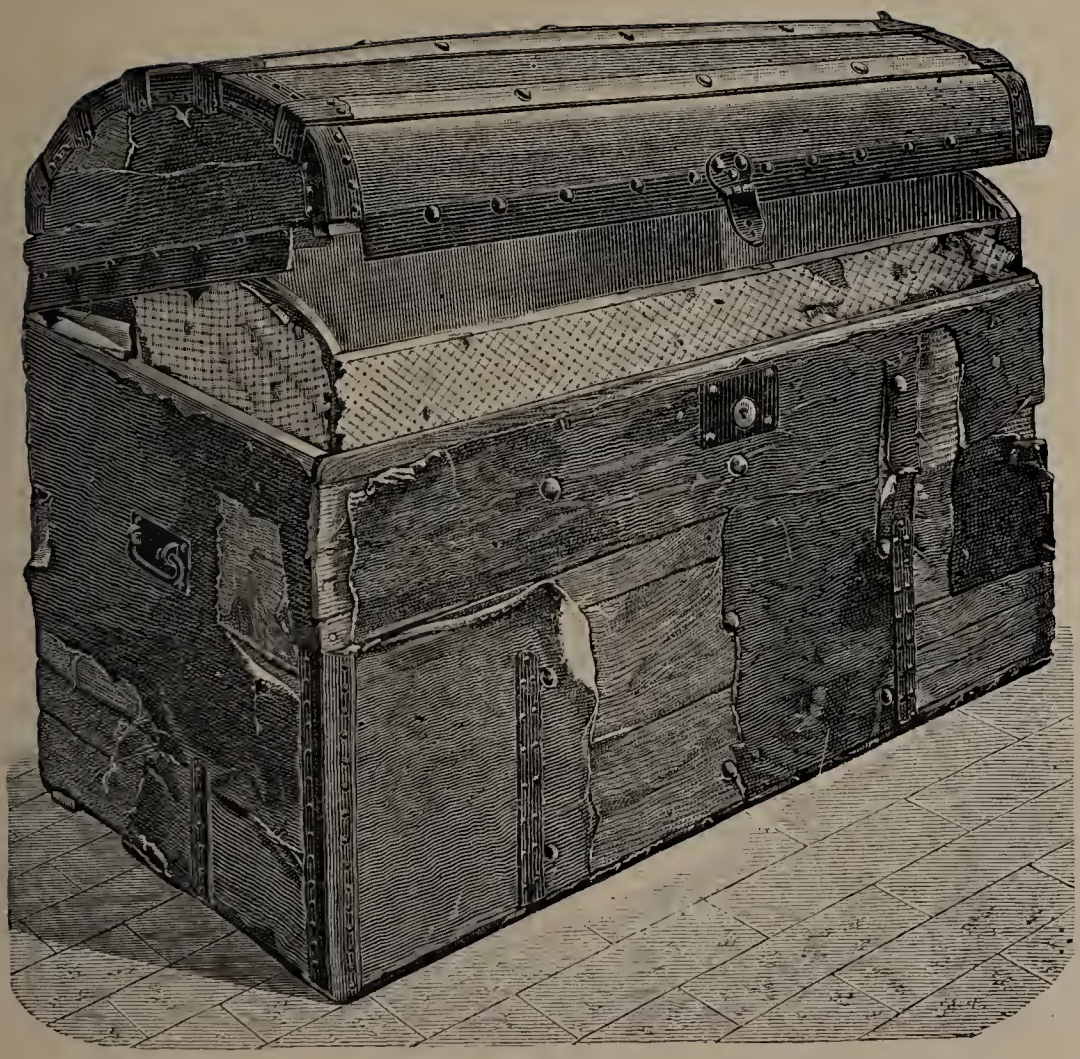
En terminant, donnons encore la figure excessivement exacte (page 285) de la malle dans laquelle l'assassin Eyraud, aidé de sa complice la fille Gabrielle Bompard, enfouit le corps de M. Gouffé, l'huissier de la rue Montmartre, à Paris, qu'il avait étranglé. C'est un modèle de fabrication anglaise cherchant à imiter la malle de Paris et appelé à Londres « French trunk ». Elle est en bois de sapin,

recouverte d'un papier parchemin et garnie de bandes de fer grossièrement clouées. Le couvercle, de forme bombée, est consolidé par des lattes en bois maintenues par de gros clous creux. La serrure anglaise est très ordinaire ainsi que les poignées, l'intérieur est tapissé d'un papier commun. En un mot, c'est un échantillon très inférieur, fabriqué dans la Cité, à Londres, sur une grande échelle, pour la vente à bon marché et l'exportation. Sa longueur est de $0^{m}90$, sa largeur de $0^{m}50$ et sa hauteur $0^{m}65$.

Nous voici arrivé au terme de notre travail. Ce n'est point sans regret que nous disons adieu à cette œuvre bien humble d'un praticien amoureux de son métier, espérons que notre labeur n'aura pas été éphémère. Nous pourrions nous étendre d'une manière plus appesantie sur la fabrication actuelle, mais nous serions contraints de parler peut-être un peu trop de la maison Louis Vuitton, fondée par notre vénéré père, à qui ce modeste travail est dédié. Aurions-nous toute l'impartialité nécessaire chez un historien ? Et tout en vous rappelant que Pascal a dit :

« Le moi est toujours haïssable. »

Ne vaut-il point mieux s'abstenir que de risquer, par amour de la vérité, d'être obligé de dire du mal de soi !



MALLE ayant servi au transport du corps de M. Gouffé, huissier à Paris, assassiné par Eyraud et Gabrielle Bompard, telle qu'elle a été reconstituée au moyen des débris trouvé près de Millery (Rhône). D'après une photochromie communiquée par la Préfecture de Police.

Que nos lecteurs agréent nos remercîments. Nous avons eu l'ambition de les intéresser, y sommes-nous parvenus? Eux seuls peuvent répondre, mais puisqu'ils ont consenti à nous suivre jusqu'ici, malgré nos longueurs et notre inexpérience, nous espérons, s'ils prennent en considération que l'auteur n'a point l'habitude d'écrire, qu'ils voudront bien pardonner au pauvre huchier :

GEORGES VUITTON.

Août 1892 — Septembre 1893.

FIN

Nous avons dû, pour écrire ce livre, faire différents emprunts aux Dictionnaires de MM. Darenberg et Saglio et de M. Viollet-le-Duc. Nous remercions les Éditeurs de ces ouvrages des autorisations qu'ils ont bien voulu nous accorder, d'en citer quelques passages et d'en reproduire certaines figures.

TABLES

Table des Matières

	Pages.
Le voyage aux temps primitifs	9
Migrations des Peuples de l'antiquité . . .	13
Le voyage chez les Grecs	35
Le voyage chez les Romains	55
Le voyage à l'époque mérovingienne et au moyen age.	69
Procédés de fabrication des meubles au moyen age.	141
La Renaissance	169
XVIIe et XVIIIe siècles	205
XIXe siècle, Empire, Restauration, Monarchie de Juillet.	257

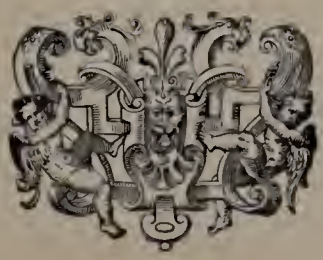


Table des Gravures

	Pages
Coffre grec	37
Coffre grec, en bronze	43
Coffre grec, en bois	47
Grand coffre grec	51
Bahut de l'église de Brampton	79
Bahut du XIVe siècle	83
Fragment du bahut du musée de Cluny	87
Bahut du musée de Cluny (ouvert)	91
Grande huche de voyage	95
Ecrin en ivoire du XIIIe siècle	99
Coffret du XIIIe siècle	103
Coffret de Saint Trophime d'Arles, XIIIe siècle	107
Coffret du XIVe siècle	111

Pages.

Coffret du XVe siècle 115

Coffret de Saint-Louis. 119

Une voiture au XVe siècle 123

Caisse de voiture de voyage du XVe siècle. . 127

Une litière du XVe siècle. 133

Litière de voyage 137

Banc à barre, servant de coffre 143

Ecrin d'un Maître-Queux au XIVe siècle. . 157

Serrure à bosse, de coffre de voyage, au XIVe siècle. 165

Barillet ou barisiau de voyage. 183

Ouvrier huchier, porteur de ses outils, au XVe siècle 187

Rabot de huchier, XVe siècle 191

Coffret de voyage espagnol. 195

Coffre de mariage en bois sculpté, du XVIe siècle 199

Coffre-fort de voyage, XVIIe siècle 225

Malle du règne de Louis XIV 229

Malle présumée d'origine anglaise, fin du XVIIe siècle 233

Malle espagnole en osier, XVIIIe siècle. . . 237

Pages.

Sac de voyage, 1826 269

Sac de voyage, 1830 273

Sac de voyage, 1836 277

Malle de Lebiez et Barré 281

Malle ayant servi à l'assassin Eyraud . . . 285

IMPRIMERIE
PAIRAULT & Cie
3, passage Nollet, 3
PARIS

IMPRIMERIE
PAIRAULT & Cie
3, passage Nollet 3
PARIS